

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Studijní program: Geografie
Studijní obor: Sociální geografie a regionální rozvoj



Bc. Pavel Jovanovič

**Ekonomické a environmentální dopady letiště
Praha-Ruzyně a jejich vnímání aktéry lokálního
a regionálního rozvoje**

**Economic and environmental impacts of Prague-
Ruzyně Airport and their perception by local and
regional development actors**

Diplomová práce

Praha 2011

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlašuji:

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, 20. 8. 2011

.....

Podpis

Poděkování

Chtěl bych poděkovat svému školiteli RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za cenné připomínky k pracovním verzím textu a za čas, který mi věnoval.

Dále bych rád poděkoval prof. Ing. Michalu Mejstříkovi CSc., předsedovi dozorčí rady ČSA za zprostředkování kontaktů ve společnosti Letiště Praha a.s., p. Petru Dušánkovi z ekonomického oddělení společnosti Letiště Praha a.s. za poskytnutí cenných informací a všem respondentům v terénním šetření.

Obsah

Obsah	4
Seznam tabulek.....	6
Seznam grafů	7
Seznam obrázků.....	8
Seznam použitých zkratk	9
Abstrakt a klíčová slova	10
1 Úvod.....	11
2 Cíle práce a hypotézy	14
3 Charakteristika letiště Praha-Ruzyně a jeho historický vývoj	17
4 Teoretická část – zarámování studia regionálních a lokálních dopadů letišť. 23	
4.1 Geografie letecké dopravy – charakteristika výzkumu	23
4.2 Ekonomické dopady letišť.....	25
4.3 Environmentální dopady letiště na jeho okolí	30
5 Metodologie.....	33
6 Dopady letiště Praha - Ruzyně na rozvoj bydlení v okolních obcích a městských částech	36
6.1 Současná situace v okolí letiště Praha - Ruzyně	37
6.2 Rozvoj obytné funkce v obcích (MČ) v okolí letiště – neřízený rozvoj nebo omezení kvůli hluku z letiště	41
6.2.1 Obce a MČ ležící v ose současné dráhy 06/24 nebo plánované 06R/24L	43
6.2.2 Obce a MČ ležící v ose dráhy 13/31	46
6.2.3 Obce a MČ ležící mimo osy drah, ale v blízkosti letiště	47
6.2.4 Dílčí závěr	49
6.3 Občanská iniciativa a názor veřejnosti.....	51

7. Opatření snižující negativní dopady letiště Praha-Ruzyně na okolní území.	54
7.1 Provozní opatření letiště	54
7.2 Nástroje územního plánování	55
7.3 Finanční kompenzace ze strany letiště	58
7.4 Kompletní environmentální strategie Letiště Praha a.s.	60
8 Pozitivní dopady letiště Praha - Ruzyně na okolní region	62
8.1 Širší pozitivní dopady letiště Praha - Ruzyně na národní úrovni	62
8.2 Letiště Praha - Ruzyně jako silné ekonomické centrum regionu	66
8. 2. 1 Ekonomické subjekty usídlené v areálu letiště	66
8. 2. 2 Přímá a nepřímá zaměstnanost na letišti Praha-Ruzyně	72
8. 2. 3 Vztah letiště a firem v logistických parcích v jeho okolí	74
9 Závěr	79
10 Seznam použité literatury a dalších zdrojů	84
11 Přílohy	90

Seznam tabulek

Tab. 1 – Největší letiště bez možnosti paralelně provozovat 2 VPD	21
Tab. 2 – Vztah mezi výzkumnými předpoklady a otázkami v řízeném rozhovoru s představiteli obcí	33
Tab. 3 – Obce a MČ pro terénní šetření, kritéria a hlediska výběru	34
Tab. 4 – Vývoj počtu obyvatel v obcích a MČ zasažených provozem letiště Praha	42
Tab. 5 – Rozvoj obcí a MČ v ose hlavní dráhy 06/24 nebo plánované 06R/24L a jejich poloha vůči VPD	44
Tab. 6 – Rozvoj obcí a MČ ležících v ose dráhy 13/31 a jejich poloha vůči VPD	46
Tab. 7 – Rozvoj obcí a MČ ležících mimo osy drah ale v blízkosti letiště a jejich poloha vůči VPD.....	47
Tab. 8 – Přistání a vzlet podle jednotlivých hlukových kategorií v %, poplatek za tunu MTOW	54
Tab. 9 – Výstupy korelační analýzy	65
Tab. 10 – Míra využívání služeb letištních nákladních terminálů, údaje v %	77

Seznam grafů

Graf 1 – Vývoj výkonů osobní přepravy na letišti Praha-Ruzyně, 1990–2010	18
Graf 2 – Vývoj výkonů nákladní přepravy na letišti Praha-Ruzyně, 1990–2010	20
Graf 3 – Ceny nemovitostí určených k bydlení v okolí letiště Manchester v závislosti na hluku a vzdálenosti od letiště	31
Graf 4 – Závislost počtu přepravených cestujících na letišti Praha-Ruzyně a stavu PZI v ČR v letech 1993–2010	64

Seznam obrázků a map

Obrázek 1 – Pohled na Terminál 2 letiště Praha-Ruzyně	19
Obrázek 2 – Schéma infrastruktury letiště Praha-Ruzyně (výhled)	22
Obrázek 3 – Dráhový systém na letišti Praha-Ruzyně a ochranné hlukové pásmo.....	37
Obrázek 4 – Lokality zasažené hlukem ze vzletových a přistávacích drah	39
Obrázek 5 – Hluková situace v okolí letiště Praha-Ruzyně v roce 2009	40
Obrázek 6 – Odhadované hlukové zatížení v okolí letiště Praha-Ruzyně v roce 2020 a obvyklá konfigurace provozu na paralelních VPD	40
Obrázek 7 – Schéma hranic Ochranného hlukového pásma letiště Praha-Ruzyně	57
Obrázek 8 – Schéma Environmentální strategie Letiště Praha a.s.	61
Obrázek 9 – Administrativně-provozní budova ČSA v areálu letiště	67
Obrázek 10 – Budova Řízení letového provozu v Jenči u Prahy.....	68
Obrázek 11 – Komerční zástavba v areálu letiště – budovy Europort a ABC.....	70
Obrázek 12 – Schéma ekonomických aktivit lokalizovaných v areálu letiště.....	71
Obrázek 13 – Rozmístění logistických parků v okolí letiště Praha-Ruzyně	74
Obrázek 14 – Areál Airport Logistik Park v obci Kněževy	75
Obrázek 15 – Areál Panattoni Park Prague Airport v obci Dobruška	76

Seznam použitých zkratek

ACI – Airport Council International
ARC – Airports Region Conference
ČSA – České aerolinie a.s.
EIA – Environmental Impact Assessment
HDP – Hrubý domácí produkt
KÚ – Katastrální území
ICAO – International Civil Aviation Organization
IATA – International Air Transport Organization
MČ – Městská část
MTOW – Maximální vzletová hmotnost letadla
NIMBY – Not in my backyard
NNS – Nadnárodní společnosti
OHP – Ochranné hlukové pásmo
PAR – Prague Airport Region
PZI – Přímé zahraniční investice
ŘLP – Řízení letového provozu
ÚP – Územní plán
VPD – Vzletová a přistávací dráha
VRT – Vysokorychlostní železnice
ŽP – Životní prostředí

Abstrakt a klíčová slova

Tato diplomová práce je komplexní studií zabývající se dopady letiště Praha-Ruzyně na okolní region. Pražské letiště se v posledních 10 letech významně rozvíjí a s tím souvisí i větší pozornost věnovaná jeho územním dopadům. V úvodní části práce jsou diskutovány jednotlivé ekonomické a environmentální dopady letišť a dosavadní výsledky výzkumu v této oblasti. Jsou zde definovány některé klíčové koncepty, které se dále v práci používají. Následuje vlastní výzkum dopadů letiště Praha-Ruzyně na bydlení v okolních obcích a městských částech. K tomu jsou použita data o vývoji počtu obyvatel, informace z řízených rozhovorů s čelnými představiteli místních samospráv a údaje z územních plánů. Jsou zde diskutována i používaná opatření ke snížení environmentálních dopadů letiště Praha-Ruzyně a návrh jejich dílčích zlepšení.

Další část je věnována ekonomickým dopadům letiště na okolní region i širším pozitivním vlivům na ekonomiku Česka. Je zde provedena analýza přímé a nepřímé zaměstnanosti na letišti. Zvláštní podkapitola se zabývá vztahem firem v logistických parcích a letištěm, je zde ověřován předpoklad jejich užšího vztahu.

This thesis is a comprehensive study dealing with the impacts of airport Prague-Ruzyně Airport to the surrounding region. Prague airport in the last 10 years has significantly developed and this is also related to greater attention to its regional impacts. In the introductory part of this work there are discussed various economic and environmental impacts of airports and results of research in this area. There are defined some key concepts, which are then used in work. Then follows its own research about impacts of airport Prague-Ruzyně on housing development in the surrounding villages and districts. This is based on data on the development of population information, structured interviews with leaders of local governments and information from local development plans. We then discussed measures applied to reduce the environmental impacts of airport Prague-Ruzyně and suggest their individual improvement.

Another part is devoted to the economic impacts of the airport to the surrounding region and the wider positive impacts on the economy of the Czech Republic. There is an analysis of direct and indirect employment at the airport. A special sub-chapter deal with the relationship of logistics companies in the parks and the airport, there is verified the assumption of a closer relationship between them.

Klíčová slova: Letiště Praha-Ruzyně; Regionální a lokální dopady;

Zaměstnanost; Hlukové zatížení; Aktéři územního rozvoje

Key words: Prague Airport; Regional and local impacts; Employment; Noise; Regional and local development actors

1 Úvod

V rámci geografie dopravy je studium letecké dopravy a jejích jednotlivých aspektů zatím stále poměrně málo rozpracovanou oblastí, která se navíc velmi dynamicky a nepředvídatelně vyvíjí. Nejčastěji se práce v tomto oboru zaměřují na analýzu přepravních proudů a sítí letecké dopravy a analýzu jednotlivých trhů letecké dopravy. Méně často pak na problematiku letišť z pohledu jejich regionálních dopadů, plánování a politiky. Většina důležitých konceptů stejně jako odborných geografických prací v oblasti letecké dopravy pochází z prostředí anglosaských zemí. V prostoru střední a východní Evropy zatím systematické studium geografie letecké dopravy neprobíhá, v rámci Česka vzniklo jen několik solitérních prací. Mě osobně vždy svět dopravy a především té letecké zajímal, situaci v tomto odvětví dlouhodobě sleduji a v souvislosti s výše uvedeným fakty jsem si jako téma své diplomové práce vybral problematiku letiště Praha-Ruzyně a jeho ekonomických a environmentálních dopadů na okolní region.

Letecká doprava je synonymem moderní společnosti. Přispěla výrazně k propojení jednotlivých částí světa a k pohybu a výměně lidí, informací, kapitálu a znalostí mezi nimi. Jak uvádí ve své práci například Keeling (2009), letecká doprava byla jedním z faktorů, který umožnil propojení lokálních míst s globálním prostorem. Přítomnost mezinárodního letiště přináší danému městu, ale i regionu zlepšení dopravní dostupnosti a mobility jejich obyvatel, jeho zapojení do globálního prostoru či posílení pozice města v rámci globálního systému měst. Snahy o rozvoj letišť mají za cíl posunout dané město, metropolitní oblast či region výše na žebříčku atraktivity pro zahraniční investory a firmy, posílit konkurenceschopnost místních firem a podpořit tak jejich rozvoj, umožnit místním institucím a lidem kontakt s okolním světem a zprostředkovat tak výměnu informací a znalostí. Letiště je také významným aspektem podnikatelského prostředí, jeho existence je velmi důležitá zejména pro zahraniční investice. Nezanedbatelným přínosem je i podpora příjezdového a výjezdového cestovního ruchu. Výsledkem výše zmíněných procesů je podle řady autorů větší zaměstnanost, vyšší výkon ekonomiky a větší blahobyt obyvatel. Podrobné studie na

toto téma nabízejí kupříkladu Irwin et Kasarda (1991), Hart et al. (2000), Haakfort et al. (2001), Debage et Delk (2001), Brueckner (2003), Bel et Fageda (2008), Williams et Baláž (2009). Letecká doprava v porovnání s ostatními druhy dopravy nevyžaduje tak vysoké náklady do infrastruktury, neboť jedinou potřebnou fyzickou infrastrukturou je letiště. Rozvoj letecké dopravy tak na rozdíl od té silniční či železniční není podmíněn velkými investicemi z veřejných zdrojů, což zvláště v dnešní době je významným argumentem.

Je ovšem nutné význam dopravní infrastruktury na region nepřeceňovat. Např. Banister (2001) říká, že ostatní aspekty regionální ekonomiky (struktura pracovního trhu, kvalifikace pracovní síly, kvalita podnikatelského prostředí, kvalita a dostupnost znalostí a informací) jsou důležitější než dopravní infrastruktura. Ta je nemůže nahradit, může ovšem tyto aspekty a tím i pozici regionu znatelně vylepšit.

Letiště mají dvě hlavní funkce. Tou první je, že představují dopravní uzly pro celý region, umožňující lidem žijícím v regionu obsluhovaném letištem vycestovat za jeho hranice a lidem žijícím mimo tento region se do něj naopak dostat. Zjednodušeně řečeno podporují dopravní obslužnost regionu. Druhá funkce letiště je jeho pozitivní vliv na regionální ekonomiku ve smyslu zvýšení zaměstnanosti, podpoření ekonomického růstu a konkurenceschopnosti regionu (Rietveld et al. 2001). Navíc dnešní moderní letiště již nepůsobí pouze jako dopravní infrastruktura umožňující přepravu lidí a zboží, ale stávají se komerčními podniky, kde letecký provoz není zdaleka jediným typem byznysu (blíže viz Graham 2008 nebo Stevens et Baker 2010). Zejména větší mezinárodní letiště jsou důležitými hospodářskými centry v regionu, na něž se váží další ekonomické aktivity.

I přes tyto výhody, které letecká doprava jako kvalitativně nejvyšší druh dopravy nabízí, přináší letiště v různých oblastech i řadu negativních vlivů a hrozeb. Zatímco pozitivní efekty dopadají zpravidla na celý region, negativní vlivy se koncentrují především na nejbližší okolí letiště. Patří mezi ně především hluk, jakožto nevýznamnější negativní faktor ovlivňující každodenní život obyvatel v okolí letiště, dále také znečištění ovzduší a zvýšená zátěž automobilovou dopravou přivážející cestující a zaměstnance na a z letiště (Tomkins et al. 1998). Proto provoz letišť a plány na jejich rozšiřování bývají velmi bedlivě sledovány a kriticky hodnoceny představiteli okolních samosprávných celků a jejich obyvatel. Fancis (2002) uvádí, že v hustě zalidněných oblastech severozápadní Evropy už je dnes takřka nemožné rozšířit stávající kapacitu letišť, neboť již není dost prostoru a další rozvoj letišť nemá ani

podporu politiků a veřejnosti. Jako příklad zmiňuje německý Mnichov, kde bylo potřeba téměř 30 let k naplánování a postavení nového letiště, které nahradilo to původní ležící blízko hustě obydleným částem města.

Letiště Praha-Ruzyně je největším letišťem v Česku, podílí se na celkových přepravních výkonech letecké dopravy v zemi více než 90 % a je spolu s Vídní nejvytíženější letišťem v regionu střední Evropy. Problematika jeho provozu a s ním souvisejících pozitivních a negativních dopadů se v posledních letech stále častěji dostává do politických, mediálních, společenských i odborných debat. To vše se děje zejména proto, že letiště má připraven projekt na rozšíření své dráhové kapacity o novou paralelní vzletovou a přistávací dráhu (VPD), jehož realizací by mělo významně zvýšit svou potenciální přepravní kapacitu. Tento záměr je stále odkládán kvůli stížnostem obcí a občanských sdružení z jeho okolí a zdlouhavému projednávání. Největším problémem téměř všech letišť v západní Evropě je jejich tzv. environmentální kapacita. To znamená maximální objem přepravy, který jsou schopny okolní města a obce, ale i příroda unést (Sanchez 2011). V souvislosti s tím se i v případě letiště Praha-Ruzyně diskutuje o negativních dopadech letiště na okolní region a o opatřeních, které by tyto negativní vlivy co nejvíce snižovaly.

2 Cíle práce a hypotézy

Cílem této diplomové práce je popsat ekonomické a environmentální dopady letiště Praha-Ruzyně na okolní území a zjistit, jak vnímají tyto vlivy jednotliví aktéři lokálního/regionálního rozvoje, a to především obce a jejich obyvatelé a firmy, které jsou na provoz letiště navázané.

Hlavním úkolem bude zjistit, zda pro okolní obce představuje letiště bariéru či impuls k rozvoji. Zda vnímají jejich představitelé a obyvatelé blízkost letiště pouze negativně, nebo v ní vidí i určitou příležitost pro ekonomický rozvoj. Sledovat budu také, jak se pracovalo na tom, aby negativní vlivy letiště (hluk, znečištění ovzduší) zasáhly co nejméně lidí. Jestli se pomocí restriktivních opatření a regulací v územních plánech omezoval nárůst počtu obyvatel žijících v osách vzletových a přistávacích drah, nebo byl silnější tlak na využití území ve vysoce atraktivní suburbanizační oblasti Prahy. A jaké to přineslo důsledky do budoucna? Neopakuje se podobné pochybení i v souvislosti s plánovanou paralelní vzletovou a přistávací dráhou?

Zajímat se budu rovněž o ekonomické dopady letiště. Budu analyzovat přímou a nepřímou zaměstnanost na letišti Praha-Ruzyně. Zabývat se budu studiem komerčních aktivit, které jsou na provoz letiště navázané. Budu zjišťovat, o jaké typy ekonomických odvětví se jedná a jakou měrou přispívají k pozici letiště jako ekonomického centra.

Dílčím cílem bude ověřit hypotézu, která předpokládá zvýšenou koncentraci poboček distribučních a logistických firem v okolí letiště a to, zda je pro ně důležitější přítomnost letiště či aglomerační výhody spojené s blízkostí metropole Prahy.

Dalším cílem bude také zhodnotit politiku provozovatele Letiště Praha a.s., která by měla přispívat ke snížení negativním dopadů leteckého provozu na okolní obce. Budu diskutovat jednotlivá opatření, která se v rámci této politiky provádí a hodnotit jejich účinnost a sledovat, jak jsou vnímány představiteli okolních obcí.

V rámci této práce jsem si vytyčil níže uvedené výzkumné otázky a hypotézy, na něž by tato diplomová práce měla nalézt odpovědi. Tyto jsou formulovány nejprve obecně několika větami, dále jsou však podrobněji rozpracovány s cílem předejít nejasnostem při hledání a ověřování jejich odpovědí.

1. Představuje letiště Praha-Ruzyně pro okolní obce a městské části bariéru omezující jejich další rozvoj, nebo ho vnímají jako impuls k rozvoji?

Odpovědi na tuto otázku budu hledat především v rámci řízených rozhovorů se starosty obcí ležících v okolí letiště. Cílem sledování bude zjistit, zda negativní dopady letiště (hluk, znečištění, omezení výstavby dané hygienickými limity) omezují rozvoj obytné funkce, či naopak blízkost Prahy a letiště jako významného poskytovatele pracovních příležitostí zvyšuje atraktivitu tohoto území pro rozvoj bydlení. Zároveň budu zjišťovat, jestli se obce snaží o rozvoj komerčních aktivit na svém území; např. pomocí podnikatelských zón či vymezení ploch k podnikání nalákat ekonomické subjekty, které jsou na letiště navázané nebo využívají jeho služby. Předpokladem je, že pro většinu obcí bude letiště představovat impuls k rozvoji, neboť posiluje atraktivitu celé lokality a navíc podporuje lokalizaci ekonomických aktivit navázaných na jeho provoz. Bariéru bude letiště představovat pro obce ležící v jeho těsné blízkosti, a to především v osách vzletových přistávacích drah. V názorech na budoucí rozvoj letiště je u představitelů sledovaných územních jednotek předpokládán také tzv. NIMBY efekt (blíže k této problematice v případě letišť např. v Sanchez 2011, Humphreys a Francis 2002). Tedy reaktivní postoj k rozšíření u těch, které by byly zasaženy zvýšenou zátěží životního prostředí.

2. Existují rozdíly v populačním růstu obcí a městských částí v okolí letiště, v závislosti na jejich poloze vzhledem k vzletovým a přistávacím drahám. Reflektují dostatečně nástroje územního plánování blízkost letiště tak, aby se v budoucnu co nejvíce předcházelo konfliktům obytné a dopravní funkce v území?

Racionálním předpokladem je, že populace obcí v osách používaných VPD (06/24 a 13/31) rostla pomaleji/stagnovala, naopak ostatní obce v okolí letiště zvyšovaly svůj počet obyvatel rychleji. V rámci hledání odpovědí na tyto výzkumné otázky budu sledovat primární data o počtu obyvatelstva ve vybraných obcích a jejich vývoj v době, kdy na letišti významně rostl počet pohybů letadel (mezi roky 1991–2010). V této době již bylo zřejmé, že negativní dopady letiště se budou nadále stupňovat, a proto bylo rozumné předpokládat omezení nové rezidenční výstavby alespoň v osách vzletových a přistávacích drah. Tím by se zamezilo pozdějším konfliktům obytné a dopravní funkce v území. Pomocí analýzy územních plánů se rovněž pokusím odhadnout, jak se bude situace vyvíjet do budoucna. Také zde využiji informací od starostů obcí o plánované výstavbě nových obytných celků a jejich konfrontaci s budoucím provozem na nové vzletové a přistávací dráze letiště Praha-Ruzyně (VPD 06R/24L).

3. Jakým způsobem se snaží minimalizovat provozovatel letiště Praha-Ruzyně negativní dopady na okolní obce? Jsou tato omezení a kompenzace ze strany letiště vnímány obcemi jako dostatečné?

Zde se zaměřím především na to, jaké formy omezení provozu letiště používá ke snížení především hlukové zátěže okolních obcí. Bude mě zajímat také to, jakým způsobem letiště sleduje a vyhodnocuje měření hluku a jestli naměřené hodnoty splňují hygienické limity. Budu sledovat také systém benefitů a kompenzací, kterými letiště pomáhá rozvoji těchto obcí, objasním jejich povahu a výši, kterou přispívají k rozpočtům obcí. Cílem bude diskutovat kompletní environmentální strategii Letiště Praha a.s. a to, jakým způsobem ji vnímají okolní obce a městské části – především pak jejich představitelé. Předpokladem v tomto směru je, že letiště se všemi možnými opatřeními snaží snížit negativní dopady na jeho okolí, protože se nachází v poměrně hustě obydlené oblasti a chce si udržet pozitivní image.

4. Jak se vyvíjí přímá a nepřímá zaměstnanost na letišti Praha-Ruzyně? Které typy ekonomických aktivit se váží na provoz letiště a jaké jsou jejich charakteristiky?

Zde se zaměřím především na přímou zaměstnanost, která představuje pracovníky podílející se na každodenním chodu letiště a na zaměstnanost nepřímou. Ta odpovídá firmám, které poskytují návazné služby v areálu letiště nebo v jeho nejbližším okolí. Předpokladem je, že od posledního sledování (Chvojková 2005) se především nepřímá zaměstnanost výrazně zvýšila v souvislosti se vznikem mnoha nových ekonomických subjektů lokalizovaných přímo v areálu letiště nebo v jeho těsné blízkosti.

5. V nejbližším okolí letiště Praha-Ruzyně v logistických parcích jsou ve velké míře lokalizovány firmy, které využívají výhody plynoucí z blízkosti mezinárodního letiště a metropole Prahy.

Budu se snažit objasnit, zda byly při lokalizaci těchto firem důležitější faktory související s blízkostí letiště, nebo aglomerační výhody metropolitního areálu Prahy. Jedná se o nově lokalizované firmy/pobočky nebo jsou do prostoru v okolí letiště Praha-Ruzyně pouze relokalizovány? Teoretickým předpokladem pro objasnění této hypotézy je článek od autorů Warfemius et al. (2010) týkající se lokalizace distribučních a logistických firem v okolí amsterdamského letiště Schiphol.

3 Charakteristika letiště Praha-Ruzyně a jeho historický vývoj

Počátek vzniku letiště v Ruzyni je datován do roku 1930, tehdy bylo vykoupeno prvních 108 ha a započala tak výstavba prvního odbavovacího terminálu. Do té doby se používalo v Praze pro vzlety a přistání letiště ve Kbelích (dnes vojenské letiště armády ČR v majetku ministerstva obrany). Letiště v Ruzyni prošlo během 20. století mnoha změnami. Hranici prvního milionu odbavených cestujících překonalo v roce 1963, v červnu 1968 byl otevřen nový terminál (na místě dnešního Terminálu 1 – příletové haly), kam byl přesunut provoz z původního starého letiště (dnes Terminál 3 určený pro soukromé a vládní lety). V téže době byla zprovozněna také dnešní hlavní VPD 06/24. Kvůli politické situaci v tehdejší Československu se však letiště nijak nerozvíjelo a spíše upadalo. Převládajícími destinacemi byly komunistické země východní Evropy, významné byly rovněž vnitrostátní lety zejména do Ostravy, Bratislavy a Košic.

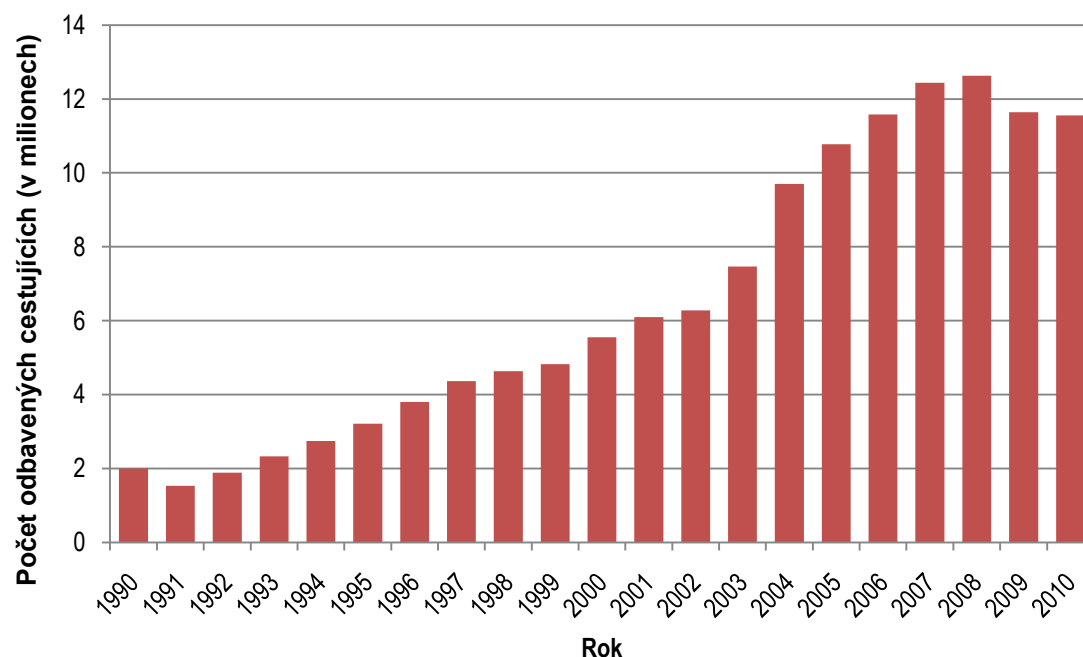
Přelomem ve vývoji byl rok 1989 a s ním spojené společenské a ekonomické změny v celém tehdejší „východním bloku“. Česko se rychle otevřelo světu a postupně se integrovalo do evropského a světového ekonomického systému. Tento náhlý a rychlý posun geopolitické a ekonomické orientace a vůbec růst ekonomiky a rozvoj společnosti v Česku s sebou nesl požadavek na rychlé a kvalitní spojení s významnými evropskými centry osídlení.

Hall (1993) ve svém článku o dopravě v postkomunistických zemích střední a východní Evropy předpovídá, že Berlín, Praha, Varšava a Budapešť budou soupeřit o pozici uzlového letiště (tzv. hubu) v tomto makroregionu. Dokonce zde uvádí plány zahraničních investorů vybudovat na bývalých vojenských letištích v Česku (Milovice) a Polsku (Modlin) světově významná letiště. Tyto ambiciózní plány se však nikdy neuskutečnily.

Jak uvádí Hampl (1996), Praha byla a je místem, kde probíhá většina procesů, jejichž výsledkem je postupná integrace Česka do mezinárodní dělby práce a ekonomických a politických struktur. Proto poptávka po přímých leteckých spojeních

s významnými evropskými centry, je právě v Praze největší. Tato poptávka byla postupně leteckými společnostmi naplňována, a tak rostl počet spojení i nabízených cílových destinací. Díky tomu docházelo k výraznému růstu počtu odbavených cestujících na pražském letišti.

Graf č. 1: Vývoj výkonů osobní přepravy na letišti Praha-Ruzyně, 1990–2010



Zdroj: Letiště Praha a.s.

Graf č. 1 ilustruje nepřetržitý nárůst počtu odbavených cestujících od roku 1991. Ten byl nejvýraznější v letech 2003–2007, kdy každý rok přibýval na pražském letišti zhruba 1 milion cestujících (v roce 2004 to byly dokonce více než 2 miliony cestujících). To bylo způsobeno zejména vstupem Česka do Evropské unie, liberalizací leteckých trhů mezi Českem a zeměmi západní Evropy a postupným rozšiřováním sítí nízkonákladových (tzv. low-cost) leteckých dopravců na pražské letiště a obecně do východní Evropy (blíže např. Francis 2006 nebo Dobruszkes 2006).

Postupně se také rozrůstala letištní infrastruktura, v roce 1997 byla otevřena nová odbavovací hala dnešního Terminálu 1, v roce 2007 pak zcela nový Terminál 2. Praha se stala významným centrem letecké dopravy ve střední a východní Evropě. Svou bází zde mají letecké společnosti ČSA, SmartWings (Travel Service) a maďarský WizzAir. Jejím největším konkurentem v tomto prostoru je Vídeň, kterou prošlo v roce 2009 18 milionů cestujících. Vídeň ovšem nabízí více přímých dálkových letů, a tím disponuje oproti Praze velkou konkurenční výhodou. Pozici letiště ve Vídni posiluje

i to, že díky své poloze blízko hranic jeho spádová oblast zasahuje velkou část Moravy a jižních Čech a také populačně silné aglomerace Bratislavy a Budapešti.

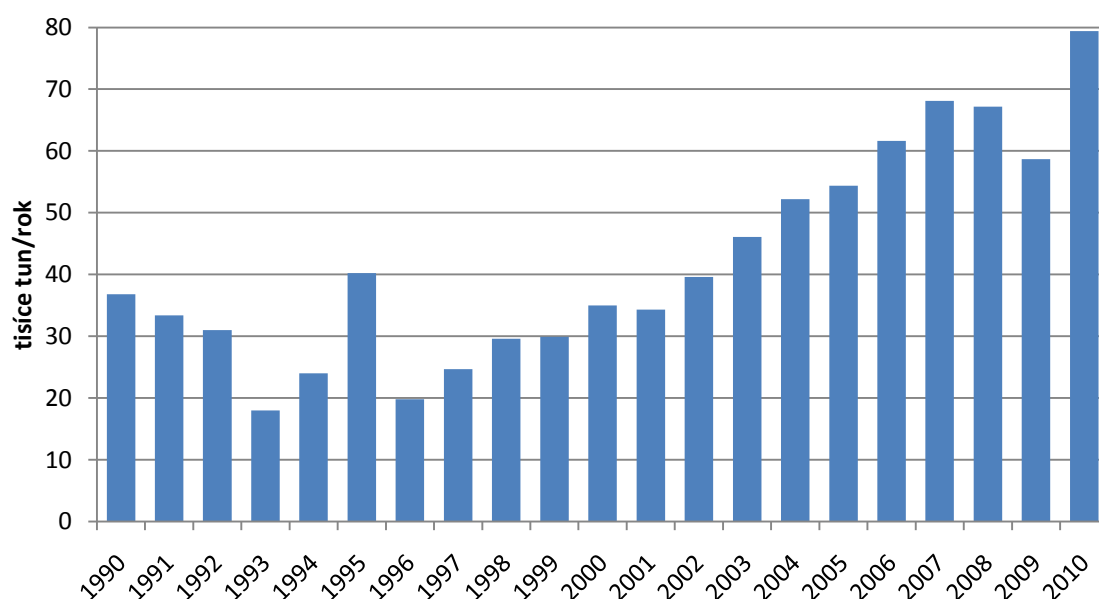
Obrázek 1 – pohled na Terminál 2 letiště Praha-Ruzyně



Zdroj: www.cee.siemens.com

Vývoj nákladní přepravy (Graf č. 2) do jisté míry kopíruje vývoj přepravy osobní. Rovněž v posledních dvou letech letiště zaznamenalo kvůli hospodářské krizi stagnaci až mírný pokles. Jinak je však jasně patrné, že i nákladní přeprava se stává důležitou součástí provozu na letišti Praha-Ruzyně. Nákladní přepravu provozují společnosti Menzies Aviation s.r.o. a Skyport, každá z nich ve svém vlastním terminálu. Dohromady mají kapacitu celkem 160 tis. tun přepraveného zboží ročně, což představuje ještě dostatečné rezervy pro potenciální růst. Nákladem jsou především věci a výrobky mající relativně velkou cenu vzhledem ke své hmotnosti tak, aby se nákladná letecká přeprava vyplatila. Jde tedy především o elektroniku, poštu, exotické ovoce a zeleninu, textil či speciální průmyslové a farmaceutické výrobky. Většina zboží k nám přilétá letadly z jihovýchodní Asie. Nicméně v porovnání s největšími světovými nákladními letišti je Praha stále spíše provinčním vzdušným přístavem. Například v Memphisu, Hong-Kongu nebo Šanghaji ročně projde nákladními terminály kolem 3 milionů tun nákladu.

Graf č. 2 – Vývoj výkonů nákladní přepravy na letišti Praha-Ruzyně, 1990–2010



Zdroj: Ročenka dopravy TSK Praha a statistika Menzies Aviation s.r.o.

Rok 2009 znamenal pokles výkonů v osobní i nákladní letecké dopravě téměř v celé Evropě. Letiště Praha-Ruzyně nebylo výjimkou. Důvodem byla hospodářská krize a nižší poptávka po letecké dopravě v celé společnosti. Následné oživení ekonomiky v roce 2010 však již znovu nastartovalo růst objemu přepraveného zboží. Budoucí vývoj výkonů osobní přepravy na pražském letišti je těžké předpokládat, neboť letecká doprava je odvětvím velmi dynamickým a zároveň velmi náchylným k externím vlivům, jako jsou například ceny ropy nebo terorismus a s tím spojený strach z létání. Další rozvoj letiště tak zřejmě bude záviset na schopnosti Prahy posílit svou pozici v evropském systému měst pomocí větší koncentrace ekonomických aktivit, a tím se stát atraktivnější pro nová letecká spojení.

Diskutabilní je jakou roli bude představovat možnost rozšíření stávajícího dráhového systému, neboť nynější stav umožňuje používat současně pro vzlety i přistání pouze 1 dráhu (buď dráhu 06/24 nebo 13/31), neboť se navzájem kříží.

Tabulka 1 – Největší letiště bez možnosti paralelně provozovat 2 VPD

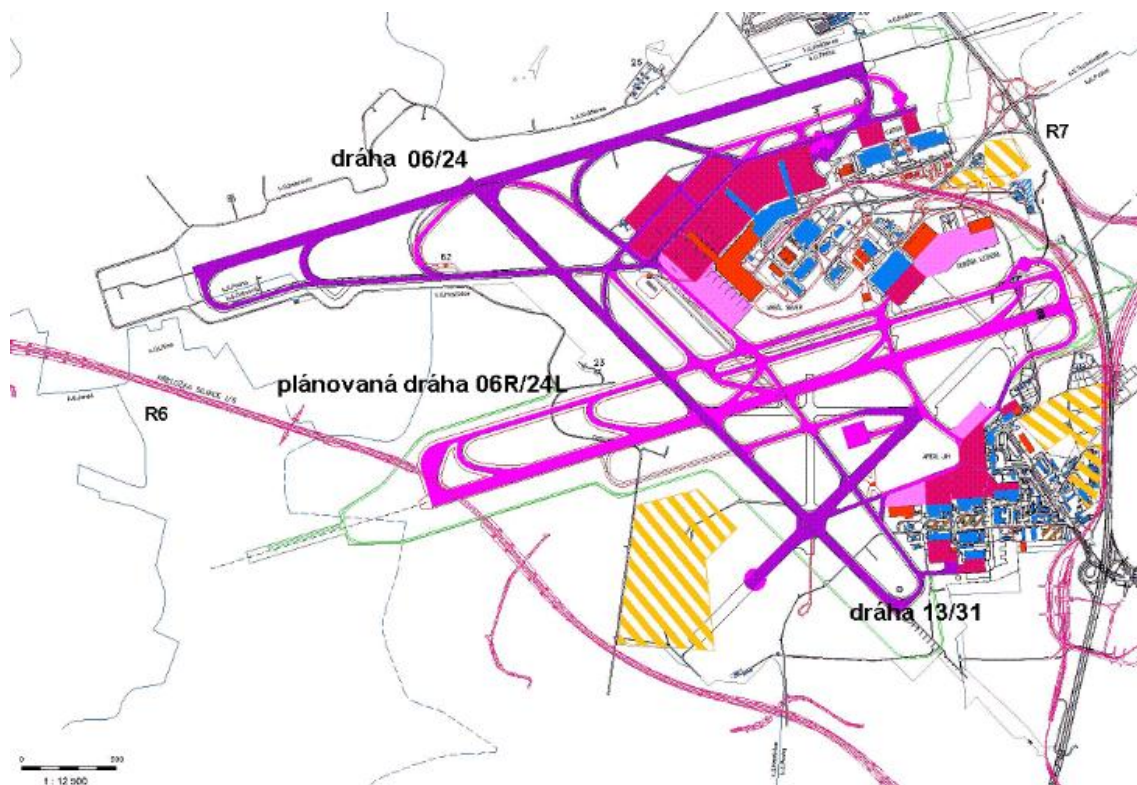
Název letiště	počet cestujících (mil.)	poznámka
Londýn Gatwick	32,4	pouze 1 dráha
Istanbul Atatürk	29,8	2 dráhy, kříží se
Dublin International	20,5	2 dráhy, kříží se
Londýn Stansted	20,0	pouze 1 dráha
Vídeň	18,1	2 dráhy, kříží se
Lisabon	13,3	pouze 1 dráha
Hamburk	12,2	2 dráhy, kříží se
Praha – Ruzyně	11,6	2 dráhy, kříží se

Zdroj: internetové stránky uvedených letišť, vlastní poznámky

Představitelé letiště prohlašují, že kapacita současného dráhového systému již přestává stačit a je spuštěn projekt na výstavbu druhé, paralelní dráhy 06R/24L (blíže na obrázku 1). Tato dráha bude ležet paralelně k současné hlavní VPD 06/24 jihovýchodním směrem na místě dnešní VPD 04/22, která se používá již pouze pro parkování letadel. Nová dráha bude umístěna ve vzdálenosti zhruba 1500m od současné hlavní VPD tak, aby mohl být zajištěn nezávislý provoz na obou drahách. Jak ukazuje tab. 1, v Evropě existují letiště, která mohou současně provozovat pouze 1 vzletovou a přistávací dráhu a dokážou i přesto ročně přepravit 30 milionů cestujících. Naopak existují letiště, kterými projde kolem 30 milionů cestujících ročně a jejichž vedení již připravuje plány na 3. vzletovou a přistávací dráhu (např. Mnichov). Lze předpokládat, že jde tedy o velmi specifický problém, který závisí na mnoha dalších aspektech. Těmi jsou například rozložení denní a týdenní špičky a její intenzita a také celkový počet vzletů a přistání, s čímž souvisí velikost letadel a jejich kapacita. Argumentem podporujícím výstavbu je i převažující směr větrů (od severozápadu), který často znemožňuje používat dráhu 13/31 a paralelní 06R/24L by byla vzhledem k tomuto proudění vhodně položena. Svou roli mohou jistě sehrát i faktory politické a ekonomické lobby, jelikož výstavba VPD je velmi rozsáhlým a finančně nákladným projektem. Nicméně v případě letiště Praha-Ruzyně již dnes v období denních špiček¹ kapacita nestačí a provozovatel již nemůže nabídnout další volné časy (tzv. letištní „sloty“). To samozřejmě přináší snížení konkurenceschopnosti při získávání nových leteckých spojení, neboť poptávka po letištních „slotech“ je během denní doby značně nerovnoměrně rozložená a koncentruje se právě do exponovaných časů tzv. špiček.

¹ Na letišti Praha-Ruzyně je několik denních špiček – ranní kolem 8hod, dopolední kolem 10:30, polední špička kolem 12h, odpolední mezi 16-17h a večerní špička kolem 20h. V těchto časech je dnes již takřka nemožné nabídnout volnou kapacitu pro letecké dopravce.

Obrázek 2 – Schéma infrastruktury letiště Praha-Ruzyně (výchled)



Pozn.: světle fialovou barvou je vyznačena plánovaná paralelní VPD 06R/24L

Zdroj: ÚP hl. m. Prahy, vlastní úpravy

Pražské letiště se také bude muset potýkat s větší konkurencí nejen Vídně, ale i ze strany domácích letišť (Brno otevřelo několik pravidelných linek), tak zejména od německých letišť nacházejících se blízko hranic (Drážďany, Norimberk, Mnichov), které se díky dálniční síti stávají poměrně rychle dostupné.

Otázkou zůstává, jak bude dále probíhat plánovaná přeměna průmyslového letiště ve Vodochodech, které by se mělo stát druhým pražským letišťem. Toto letiště leží zhruba 10 km severním směrem od hranic metropole a hodlá nabídnout kapacitu mezi 3 až 5 miliony odbavených cestujících ročně (blíže o tomto záměru v bakalářské práci autora, Jovanovič 2008). V současnosti podle informací ze společnosti Letiště Vodochody a.s. probíhá hodnocení EIA (posouzení vlivu infrastruktury na životní prostředí) a pokud vše proběhne bez problémů, pak spustí provoz v roce 2013. Orientovat se však hodlá zejména na nízkonákladové letecké společnosti a charterové lety.

4 Teoretická část – zarámování studia regionálních a lokálních dopadů letišť

V následující kapitole budu postupně diskutovat dosavadní poznatky z oboru geografie letecké dopravy s důrazem na studium regionálních/lokálních dopadů letišť. Shrnu literaturu, kterou v této práci budu používat a představím nejdůležitější teoretické koncepty. V podstatě se tedy bude jednat o souhrn dosavadní literatury, teoretické zarámování sledované problematiky s cílem stanovit obecný rámec pro empirické hodnocení dopadů letiště Praha-Ruzyně v kapitolách 7 a 8.

4. 1 Geografie letecké dopravy – charakteristika výzkumu

Historie geografického výzkumu v oblasti letecké dopravy sahá na přelom 30. a 40. let 20. století. Prakticky až do konce 60. let vznikala díla, která měla většinou popisný charakter, tak jak tomu bylo v té době ostatně ve většině geografických děl (Vowles 2006). Týkala se pozice letecké dopravy v geografii (Renner 1942, Van Zandt 1944), oblastí studia letecké dopravy (Sealy 1957), případně rozvoje letišť ve Velké Británii (Sealy 1967).

V 70. letech se do geografického výzkumu v oblasti letecké dopravy dostalo nové téma, hluk z letišť a jeho dopady na okolní obyvatele. Pionýrskou prací v této oblasti byl výzkum Neila Wrigleyho (1976), který se zabýval vnímáním hluku u obyvatel žijících v okolí londýnského letiště Luton (blíže v podkapitole týkající se hlukové problematiky).

Podobně průkopnickou prací, tentokrát v oblasti dopadů letiště na ekonomiku okolního regionu byla disertační práce anglického geografa A. G. Hoareho (1973). Ten se ve svém výzkumu zabýval pozicí londýnského letiště Heathrow jako růstového pólu v regionu. Vycházel přitom z teorie růstových pólů F. Perrouxe (podrobněji o teorii růstových pólů například v knize Blažek, Uhlíř 2002). Zabýval se dopady na lokalizaci firem a zaměstnanost (blíže v další podkapitole).

V 80. letech převládaly práce týkající se hlukové problematiky letišť. Článek Taylora et al. (1980) hodnotil vnímání hluku komunitou žijící v okolí letiště v Torontu. Na základě stejných dat vznikl článek Taylora (1984), který identifikoval oblasti lidského života, kde hluk z letadel nejvíce ovlivňuje život lidí. Unikátní prací byl příspěvek Fleminga (1984), který se zabýval vztahem mezi reklamou leteckých společností a jejich kartografickým znázorněním. Autor ve svém výzkumu sledoval vnímání reklamy leteckých společností spotřebiteli v závislosti na zvolené formě kartografického zobrazení.

Až teprve 90. léta přinesla výrazný nárůst počtu výzkumných témat a tím i příspěvků v geografii letecké dopravy. Důležitým faktorem pro to byla deregulace v letecké dopravě v USA. Ta probíhala již od konce 70. let, ale až s odstupem bylo možné sledovat její geografické dopady a analyzovat data, která poskytla. Další událostí, která podpořila rozšíření výzkumu v oblasti geografie letecké dopravy, bylo založení *Journal of Transport Geography* v roce 1993 a *Journal of Air Transport Management* v roce 1994. V těchto dvou periodikách je publikována většina prací z oboru geografie letecké dopravy.

Vznik těchto odborných časopisů přinesl nejen zvýšení počtu příspěvků v oboru, ale také tematické rozrůznění jejich zaměření. V 90. letech 20. století a v první dekádě 21. století se předmětem studia staly sítě letecké dopravy a jejich vnitřní organizace (O'Connor 2003, Grubestic et al. 2009), především tzv. hub-and-spoke (čti hab end spouk; do češtiny můžeme překládat jako radiální či hvězdicovité uspořádání) modely (Bruinsma et al. 2000), dopady deregulace leteckých trhů a privatizace leteckých společností a letišť na odvětví letecké dopravy (Goetz et Sutton 1997, Goetz et Graham 2004, Graham et Guyer 1999).

Poměrně novým a rychle se rozvíjejícím tématem jsou studie zabývající se nízkonákladovými leteckými společnostmi, jejich vznikem, rozvojem a prostorovou difuzí (Dobruszkes 2006, Francis 2006, Williams et Baláž 2009) a také případové studie zabývající se vztahem letecké dopravy (její infrastruktury, tedy letišť s odpovídající nabídkou spojení) a koncentrací progresivních aktivit a řídicích funkcí (Bel et Fageda 2008). Relativně častým zaměřením výzkumu je také problematika vlivu letecké dopravy a letišť na ekonomický rozvoj okolních regionů a zvýšení zaměstnanosti v některých odvětvích (Button 1999 a 2009, Brueckner 2003, Debbage et Delk 2001, Goff 2004, Irwin et Kasarda 1991, Haakfort et al. 2001). Poměrně významnou oblastí, kde se používají data a údaje o intenzitě a směrech letecké přepravy, je vývoj hierarchie

tzv. globálních měst (největších ekonomických a mocenských center). Podrobněji např. viz Smith et Timberlake (2001).

Vzniklo též několik prací týkajících se rozvoje konkrétních letišť, jejich kapacity a možností rozšíření (Alberts et al. 2009, Humphreys 2002, Freestone et Baker 2008, Haart et McCann 2000, May et Hill 2006, Sellner et Nagl 2010, Stevens et Baker 2010). Články Cohena et Coughlina (2008) a Tomkinse et al. (1998) navázaly na studium hlukové problematiky a jejího dopadu na okolní sídelní jednotky. Relativně novou oblastí studia je vztah mezi leteckou dopravou a logistickým průmyslem, resp. jeho lokalizací (O'Connor 2010, Warfemius et al. 2010) a analýzy nákladní letecké dopravy (Kassarda 2005, Rodrigue 2003 a 2004).

Celkově se dá říci, že současný výzkum v oblasti geografie letecké dopravy zažívá své nejplodnější období. Ostatně stejně jako celé odvětví letecké dopravy, které celosvětově roste velmi rychlým tempem. Příspěvky a články se stávají tematicky stále komplexnější, nedají se již tak snadno zařadit do určité oblasti. Letiště a jejich nejbližší okolí jsou vnímána jako metropole, organizované jednotky, centra regionální aktivity, jež umožňují cestování a výměnu informací, a v jejichž rámci probíhá ekonomický rozvoj. Již to nejsou pouze izolované ostrovy dopravní infrastruktury sloužící pro vzlet a přistání letadel, ale jejich vztah s okolím je vnímán velmi intenzivně a významně. Promítají se do něho pozitivní ekonomické vlivy, stejně jako negativní dopady hluku a zvýšené dopravní zátěže a dlouhodobá udržitelnost celého komplexu letištního regionu (Stevens et Baker 2010). Některé z výše uvedených článků budu podrobněji diskutovat v dalších podkapitolách.

4. 2 Ekonomické dopady letiště

V této části si podrobněji představíme důležité výzkumné poznatky a zjištění týkající se ekonomických dopadů letišť na různých řádovostních úrovních. Vysvětlím zde i některé pojmy a koncepty, s kterými budu později pracovat. Dopady letiště na okolní region, případně celý stát, se zabývají také ryze ekonomické práce. Na dalších řádcích se však budu zabývat především pracemi z geografického oboru nebo díly majícími přesah do geografického oboru studia.

Jak jsem již předeslal v předchozí kapitole, pilotní prací v oblasti ekonomických dopadů letiště na okolní region, je práce anglického geografa A. G. Hoareho (1973).

V jeho článku, pro který byla podkladem jeho disertační práce, je londýnské letiště Heathrow vnímáno jako růstový pól pro regionální ekonomiku ve smyslu teorie F. Perrouxe. Ta předpokládala, že stimulace progresivních ekonomických aktivit v jádrových oblastech regionu, přinese rozvoj a prosperitu do regionu celého (blíže např. viz Blažek, Uhlíř 2002).

Hoare vnímal Heathrow jako růstový pól a jeho přínos pro regionální ekonomiku viděl následovně. Zaměstnanci pracující na letišti svoje mzdy ve velké míře utratí v regionální ekonomice a pozvednou tím příjmy ostatních (multiplikační, indukovaný efekt). Zároveň Hoare říkal, že letiště podporuje pomocí přímých a nepřímých vazeb rozvoj ostatních firem. Jako přímo navázané firmy uváděl ty, které se podílejí na rozšiřování letiště, dále hotely, služby poskytované zákazníkům v letištním prostoru nebo firmy působící v nákladních terminálech. Jako firmy nepřímo navázané na provoz letiště zmiňoval ty, které se usadí v jeho blízkém okolí a využívají často služby letiště v nákladní či osobní přepravě. Hoare se přitom ve svém výzkumu soustředil právě na firmy nepřímo navázané a využívající služby letiště, které byly lokalizované do 40 kilometrů od letiště (v severojižním směru od letiště). Zajímaly ho charakteristiky těchto firem, jak letiště ovlivnilo jejich lokalizaci, a jak využívají služeb letiště. Výzkum potvrdil Hoareho domněnku, že firmy z odvětví služeb využívají osobní dopravu na letišti daleko častěji než průmyslové podniky ze sekundéru. Největší intenzitu ve využívání osobní přepravy prokazovaly pobočky zahraničních firem a domácí firmy mající své pobočné závody v zahraničí. Průmyslové podniky z blízkého okolí letiště naopak jako negativní faktor uváděly zvýšenou konkurenci na pracovním trhu, firmy ze služeb pak hlukovou zátěž. Hoare uvádí, že od vzdálenosti vyšší než 15 km už jsou ekonomické dopady letiště veskrze pozitivní. Zároveň však podotýká, že pozitivní vlivy letiště působí na daleko větší oblast, než kterou zahrnuje jeho výzkum. Celkově vzato pak dopady, které letiště má na regionální ekonomiku, vnímá jako velmi komplexní a tedy hodné dalšího výzkumu. Přínos jeho práce je především v definování firem přímo a nepřímo navázaných na letiště, a tím stanovení termínu přímé a nepřímé zaměstnanosti, který se dále používá, byť v modifikovaných verzích. Toto rozdělení se objevuje v mnoha dalších pracích na téma ekonomických dopadů letišť. Z dnešního pohledu již Hoareho práce v některých aspektech zastarává (například v definování odvětví, která nejvíce využívají služeb letiště), v jiných stále může nabídnout zajímavá zjištění.

Další podnětný článek pochází od autorů Hart et McCann (2000). Zabývá se ekonomickými dopady růstu letiště Stansted, které leží severně od Londýna. Autoři zde poměrně podrobně rozebírají přímou, nepřímou a indukovanou zaměstnanost, kterou generuje letiště Stansted. Pod pojmem **přímé zaměstnanosti** si představují osoby pracující přímo na letišti, jejichž práce souvisí přímo se zabezpečením chodu letiště a jeho dopravní funkce (zaměstnanci provozovatele letiště, leteckých společností majících svou základnu na letišti, technického personálu řízení letového provozu, bezpečnostní pracovníci, pracovníci handlingu apod.). **Nepřímou zaměstnanost** vidí jako pracovníky ve firmách, které s letištem spolupracují, jako jsou například stavební firmy nebo firmy poskytující letišti subdodávky různého typu či společnosti, které nabízejí doprovodné služby v areálu letiště (např. restaurace, obchody, cestovní kanceláře, ubytovací a jiné služby apod.). Definují také **indukovanou zaměstnanost**, která se podle nich dělí na: a) zaměstnance v oborech, kde utrácí lidé pracující přímo či nepřímo na letišti; b) nově přichozí investory do blízkosti letiště, kteří jsou nalákáni atraktivitou letiště a jeho služeb – tento jev je nazýván jako “transportation impact” (můžeme přeložit jako indukovaný efekt dopravní infrastruktury). Tento mechanismus zatím nebyl podrobněji zkoumán. Pouze v práci od autorů Twomey et Tomkins (1996) je tento údaj odhadován pro případ letiště v Manchesteru na 13 tisíc zaměstnanců ve 150 firmách, především v odvětvích high-tech, biotechnologií, IT firmách a pobočkách zahraničních firem, kde jsou nenahraditelné osobní (v zahraniční literatuře označované jako tzv. *face-to-face*) kontakty. Toto vymezení jednotlivých druhů zaměstnanosti na letišti je velmi přesné a podrobné, a rovněž v této diplomové práci ho budu používat.

Hart et McCann (2000) také představují údaje o regionálním multiplikátoru, neboli násobku počtu pracovních míst vytvořených nepřímou a indukovanou zaměstnaností ve vztahu k přímé zaměstnanosti na letišti. Pro případ Stanstedu to bylo v součtu nepřímého a indukovaného multiplikátoru 2,8. Podrobnější přehled nepřímých a indukovaných multiplikátorů pro různá evropská letiště nabízí práce Rietvelda et al. (2001). Většinou se pohybují od 2,0 do 3,5 podle typu velikosti letiště, rozlohy regionu, kde je multiplikátor měřen a typu ekonomických aktivit, které se v okolí letiště vyskytují. Především však záleží na zvolené metodě výpočtu, nebo přesněji řečeno modelace, protože tyto čísla jsou vždy výsledkem odhadů a není možné je přesně spočítat.

Hart et McCann (2000) rovněž uvádějí údaje o tom, kolik cestujících připadá na jednoho zaměstnance na letišti (přímá zaměstnanost). U letišť zaměřujících se

na kratší a spíše domácí lety se pohybuje tento údaj mezi 560–1000 přepravených cestujících na 1 zaměstnance letiště. U větších letišť, která disponují úsporami z rozsahu a jsou na nich větší podíly dálkových letů, se tento údaj pohybuje v rozmezí 1350–2170 přepravených cestujících na 1 zaměstnance letiště. Rietveld et al. (2001) uvádí údaj mezi 274–1250 přepravenými cestujícími na 1 přímé pracovní místo. Chvojková (2005), která se regionálním multiplikátorem zabývala v případě letiště Praha-Ruzyně, došla k údaji zhruba 1450 přepravených cestujících na 1 zaměstnance letiště.

Vidíme tedy, že tyto počty opravdu záleží na konkrétní situaci a pozici sledovaného letiště. Nicméně pomocí nich a prognózy budoucího počtu přepravených cestujících můžeme odhadovat nově vzniklá pracovní místa, a tím tak například měřit plánovaný dopad rozšíření kapacity letiště.

Například Brueckner (2003) se zabýval vztahem mezi zaměstnaností ve službách a intenzitou provozu na letišti v Chicagu. Ve svém článku říká, že nabídka spojů letecké dopravy má vliv pouze na odvětví služeb, neboť průmysl a jiná výrobní odvětví leteckou dopravu využívají minimálně. Jeho regresní model odhadl, že budoucí 10% nárůst počtu cestujících na letišti O'Hare přinese 1% nárůst zaměstnanosti ve službách v metropolitním areálu Chicagu.

Bel et Fageda (2008) zkoumali vztah mezi lokalizací ústředí velkým firem v evropských metropolích a různými ekonomickými ukazateli, mezi nimiž byla i intenzita mezikontinentálních a evropských letů. Podle očekávání se potvrdil se předpoklad těsné závislosti mezi lokalizací ústředí velkých firem a nabídkou mezikontinentálních letů (korelační koeficient 0,86) a také nabídkou letů v rámci Evropy (0,84).

Podobný výzkum publikoval i Button (1999), který se snažil nalézt závislost mezi zaměstnaností v high-tech oborech a blízkostí letiště s tzv. hub funkcí (letiště s centrální přestupní funkcí v systému hub-and-spoke, který dnes ve svém provozu využívají téměř všechny velké letecké společnosti). Na základě ekonometrické analýzy, údajů o zaměstnanosti v high-tech odvětvích, existenci tzv. hub letiště, HDP a intenzitě provozu na letišti, dospívá k závěru, že tento typ letišť jednoznačně podporuje růst high-tech firem a tím i konkurenceschopnost daného metropolitního regionu. Dokonce tvrdí, že letecké společnosti si nevybírají pro své hub letiště města, která vykazují vysokou ekonomickou dynamiku, ale že právě tato jejich hub funkce podporuje rozvoj high-tech odvětví s vysokou přidanou hodnotou. Nicméně je potřeba podotknout, že toto tvrzení článek nepodkládá dostatečně fakty.

V jiném článku Button et Taylor (2000) zjistili, že nabídka přímých mezinárodních leteckých spojů byla 3. nejvýznamnějším lokalizačním faktorem pro firmy v Atlantě. Rovněž došlo k výraznému nárůstu přímých zahraničních investic (PZI) do regionu ze zemí, kam byly tyto nové spoje zavedeny. Stejnou důležitost mají letecká spojení ve výzkumu mezi 57 evropskými firmami podle studie společnosti Ernst and Young (cit. v Button et Taylor 2000). Letecké služby byly mnohem důležitější pro společnosti z terciéru (Button et Taylor 2000). Williams et Baláž (2009) ke stejnému tématu uvádějí, že např. linka dnes již neexistující SkyEurope mezi Bratislavou a Paříží pomohla k příchodu automobilové továrny PSA do Trnavy. Velká nabídka spojů do evropských destinací z pražského letiště byla jedním z klíčových faktorů při příchodu ICT centra společnosti DHL do ČR (Financial Times 2005, cit. ve Williams et Baláž 2009)

Obecně otázka podmíněnosti není stále v literatuře přesvědčivě rozpracována. Není jasně prokázáno, zda přítomnost mezinárodního letiště následně přitahuje do regionu nové ekonomické aktivity, nebo zda se nabídka leteckých spojení rozšiřuje až následně a přizpůsobuje se zvýšené poptávce pramenící ve zvyšující se koncentraci ekonomických aktivit. Na tuto problematiku v literatuře stále existují různé názory.

Je jisté, že při rozhodování o umístění ústředí velké firmy, či při lokalizaci nové pobočky hraje určitou roli i blízkost mezinárodního letiště s dobrou nabídkou spojů. Avšak jsou zde i další faktory, které je nutné brát v potaz, jako například pozici města v sídelní hierarchii, aglomerační výhody, celkovou ekonomickou pozici daného regionu apod. Ty jsou podle řady autorů důležitější než blízkost mezinárodního letiště. Tyto odhady o nově vytvořených pracovních místech, nebo nově přichozích firmách je proto vždy nutné brát s vědomím všech jejich možných úskalí a interpretovat je obezřetně. Obecně lze tedy podle dosavadních zjištění považovat letiště za lokalizační faktor poměrně významný, byť ne zásadní povahy. V tomto ohledu lze i souhlasit s tvrzením Marady (2010), že metropolitní oblasti povětšinou disponují mezinárodními letišti a zavedení spojení žádaným směrem je věcí přizpůsobení nabídky poptávce.

Je nutné zmínit, že výše diskutované články z anglosaské literatury často používají složité statistické modely, které srovnávají velké množství agregátních dat za mnoho geografických celků, s cílem nalézt obecné závěry platné i pro ostatní případy. Jedná se tedy o veskrze pozitivistický přístup, který již ve společenských vědách a geografii nevyjímaje ustupuje do pozadí. Výhodou tohoto postupu je možnost nalezení určitých pravidelností a formulace obecných závěrů. Nevýhodou pak je ztížená

možnost postihnout specifické okolnosti, jež studované jevy opravdu podmiňují. Některé práce doplňují tento extenzivní výzkum i případovými studiemi (intenzivní výzkum) ve smyslu kritického realismu (blíže viz Blažek et Uhlíř 2002) a snaží se tak o odhalení kauzálních vztahů v konkrétních případech.

4. 3 Environmentální dopady letiště na jeho okolí

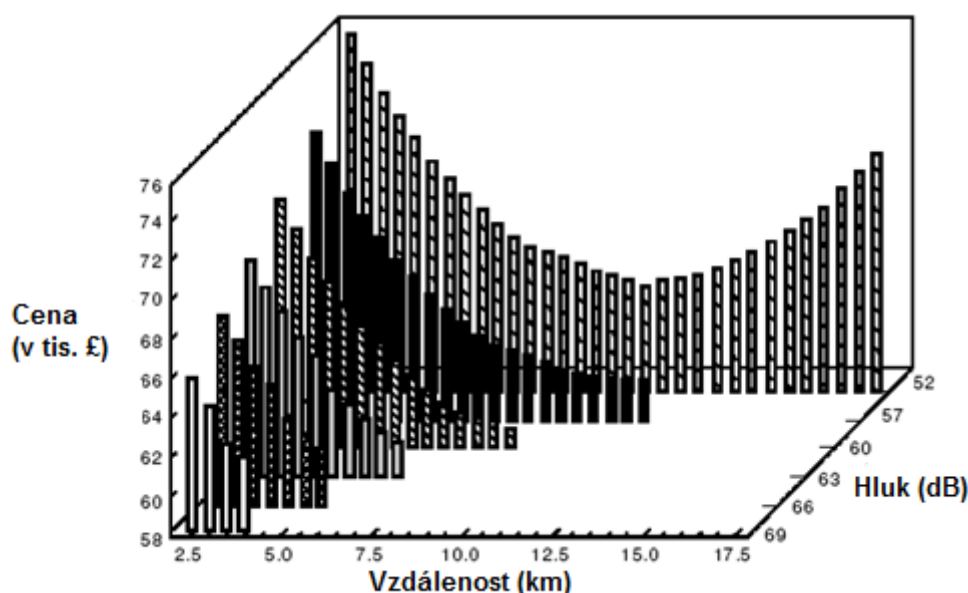
Mezinárodní letiště a jejich letecké spojení nepřinášejí pouze mnohé výhody. Je nutné si všimnout i řady negativních dopadů jako jsou hluk, znečištění ovzduší a vody, zábor extrémně rozsáhlých ploch či nebezpečí letecké nehody. Negativní aspekty provozu letiště navíc, na rozdíl od těch pozitivních, které mohou mít dalekosáhlé důsledky pro ekonomiku a společnost celého regionu i státu, zasahují pouze nejbližší okolí letiště. V následující podkapitole budu proto diskutovat i tyto, v literatuře souborně nazývané, environmentální dopady.

Nejvýraznější negativní dopady na životní prostředí v okolí velkých letiště má hluk. Již dříve zmíněná práce Wrigleyho (1976) poukázala na odmítavé postoje obyvatel vůči hluku z letiště. Nicméně autor uvádí, že lidé stěhující se do této oblasti vnímají pouze fyzickou vzdálenost k letišti, a již neberou v úvahu osy vzletových a přistávacích drah a trasy letadel před přistáním a po vzletu. Jinak řečeno, obyvatelé stěhující se do oblasti letiště Luton, se při svém rozhodnutí zajímaly pouze o to, jak daleko od letiště budou bydlet a ne jakému hluku budou nakonec vystaveni. Práce Wrigleyho nabízí ještě jedno zajímavé zjištění, a sice to, že se vzrůstající dobou života v oblasti postižené hlukem z letiště se snižuje podíl obyvatel stěžujících si na jeho provoz. V tomto případě tedy funguje jakési pravidlo, že lidé si časem na hluk zvyknou a již jim nevadí. Můžeme tedy usuzovat, že hluk více vadí nově přistěhovalým lidem než starousedlíkům. Podle Taylora (1984) mezi nejčastější neduhy, kterými trpí lidé v okolí velkých letiště, patří poruchy spánku a nemoci oběhového systému.

A není to pouze hluk z prolétajících letadel či stacionárních zdrojů na letišti, co znesnadňuje životní podmínky v okolí letiště. Jak uvádí Tomkins et al. (1998) mezi negativní externality patří i hluk a znečištění ovzduší ze silniční dopravy, která je potřebná k obsluhování letiště. Autor uvádí, že všechny negativní vlivy související s provozem letiště mají vždy pouze lokální povahu a dopadají na území ležící v jeho nejbližším okolí. Naopak výhody plynoucí z blízkosti letiště nemají pouze lokální dopad, ale jsou distribuovány do celého regionu či státu.

Další dimenzí, v které jsou sledovány negativní projevy provozu na letištích, jsou studie porovnávající dopady provozu letiště pomocí cen nemovitostí určených k bydlení. Například Cohen (2008) došel při studiu této problematiky na letišti v Atlantě k závěru, že ceny nemovitostí klesají až v zóně, kde je denní hluková zátěž vyšší než 70 dB. Do dosažení této úrovně hladiny hluku se cena se vzdávající vzdáleností k letišti snižovala. Tomkins et al. (1998) při podobné studii týkající se letiště v Manchesteru vycházel z předpokladu, že přítomnost mezinárodního letiště se projeví ve variabilitě cen nemovitostí určených k bydlení. Zjistil, že výhody plynoucí z blízkosti letiště (nabídka spojů, pracovní příležitosti) převáží jakékoli negativní vlivy, především zvýšenou hlukovou zátěž.

Graf 3 – Ceny nemovitostí určených k bydlení v okolí letiště Manchester v závislosti na hluku a vzdálenosti od letiště



Zdroj: Tomkins et al. (1998)

Tomkins et al. (1998) však uvádí, že velmi záleží na konkrétní hladině hluku a vzdálenosti od letiště. Nejvyšší je cena domů ležících blízko letiště, které ale jsou vystaveny nižší hladině hluku. Naopak nejvíce klesá cena v místech relativně vzdálených od letiště, avšak vystavených vyšší hlukové zátěži. Typickým příkladem jsou lokality v osách VPD. Obecně tedy můžeme říci, že autor potvrdil předpoklad toho, že okolí velkých letišť je atraktivní pro bydlení, i přesto že jsou zde obyvatelé vystaveni vyšší hlukové zátěži. Ta však nesmí přesáhnout určitou snesitelnou mez.

Cílem této práce není podrobněji sledovat ostatní negativní vlivy, jako jsou dopady na ovzduší, podzemní a povrchové vody případně na půdu. Tyto ostatní negativní dopady se samozřejmě i v případě letišť často vyskytují, podle odborných zdrojů a studií však nejsou tak zásadní, jako právě hluk.

Proto jen pro úplnost ve stručnosti zmíním, jaké jsou tyto dopady podle odborných měření v případě pražského letiště. Podle studie EIA (2009) pro letiště Praha-Ruzyně lze říci, že při dlouhodobém sledování úrovně znečištění ovzduší v okolí letiště, i přes zvýšený nárůst pohybů letadel, nedošlo k překročení limitů u anorganického znečištění. Stejně tak hodnoty koncentrací u oxidů dusíku, oxidu siřičitého, oxidu uhelnatého a oxidu dusičitého zůstaly hluboko pod stanovenými limity. Podle stejné studie nedochází provozem letiště ani ke znečištění podzemních vod, byť zde taková možnost hrozí v případě havárie ve skladu pohonných hmot, tak jak se to stalo v 70. letech. Minimální je také dopad provozu na letišti na znečištění půd. Podle měření prováděných v osách VPD nedochází k vyššímu výskytu některých potenciálně škodlivých látek, než je tomu v ostatní přírodě. Lze tedy tvrdit, že dlouhodobý provoz letiště se na kvalitě půd v jeho areálu a nejbližším okolí v rozsahu sledovaných škodlivin neprojevuje.

5 Metodologie

Tato práce je z velké části založena na datech a informacích získaných formou řízených rozhovorů s představiteli obcí a městských částí ležících v okolí letiště, se zástupci letiště a ekonomických subjektů provozujících svou činnost v areálu letiště nebo v nejbližším okolí. Forma rozhovorů byla vybrána záměrně, protože umožňuje respondentům vnést do odpovědi novou, neočekávanou skutečnost a zároveň usnadňuje tazateli flexibilní sledování témat.

V níže uvedené tabulce je zobrazen algoritmus propojení mezi výzkumnými předpoklady a otázkami stanovenými v úvodu této diplomové práce a okruhy otázek použitých v rozhovorech s představiteli obcí a městských částí v okolí letiště. Je zde zachycena logická vazba mezi otázkami z řízených rozhovorů s představiteli obcí a konkrétními výzkumnými otázkami (předpoklady).

Tabulka 2 – Vztah mezi výzkumnými předpoklady a otázkami v řízených rozhovorech

Výzkumné otázky (předpoklady)	Okruhy otázek v řízených rozhovorech s představiteli obcí (MČ)
Představuje Letiště Praha pro okolní obce bariéru omezující jejich další rozvoj, nebo ho vnímají jako impuls k rozvoji?	Jak vnímáte blízkost Letiště Praha ve vztahu k rozvoji obce (MČ)? Jak se mění životní prostředí v obci v důsledku vzrůstajícího provozu na Letišti Praha (MČ) ? (v posledních 10 letech) Jak ovlivňuje Letiště Praha zaměstnanost obyvatel obce (MČ)? Jaký vliv má Letiště Praha na migraci obyvatel obce (MČ)? Je Letiště Praha překážkou pro výstavbu obytných celků? Podporuje blízkost Letiště Praha možnosti podnikání v obci (MČ)?
Existují rozdíly v populačním růstu obcí a městských částí v okolí letiště, v závislosti na jejich poloze vzhledem k vzletovým a přistávacím drahám. Reflektují dostatečně nástroje územního plánování blízkost letiště tak, aby se v budoucnu co nejvíce předcházelo konfliktům obytné a dopravní funkce v území?	Je Letiště Praha překážkou pro výstavbu obytných celků? Jakým způsobem přistupujete k tvorbě ÚP vzhledem k blízkosti letiště? Setkali jste se s poklesem zájmu o bydlení v souvislosti s nárůstem provozu na Letišti Praha? (např. developer odmítl postavit obytný komplex nebo obyvatelé odešli kvůli negativním dopadům letiště)
Jakým způsobem se snaží minimalizovat Letiště Praha negativní dopady na okolní obce? Jaké nástroje pro to letiště používá? Jsou tyto omezení a kompenzace ze strany letiště vnímány obcemi jako dostatečné?	Jak Letiště Praha ovlivňuje obecní finance? Dostává obec (MČ) nějaké kompenzace od Letiště Praha za jeho provoz? Považujete kompenzace provozu na Letišti Praha za adekvátní, pro vaši obec (MČ) dostačující?
Jak se vyvíjí přímá a nepřímá zaměstnanost na Letišti Praha? Které typy ekonomických aktivit se váží na provoz letiště a jaké jsou jejich charakteristiky?	Přispěla blízkost Letiště Praha k příchodu nových investorů do obce (MČ)? Plánuje se, nebo již stojí, v obci (MČ) průmyslová/podnikatelská zóna? Pokud ano, jaký byl (je) hlavní důvod pro její vznik? Vznikají v obci (MČ) nové ekonomické subjekty navázané na provoz Letiště Praha? Pokud ano, které?

Zdroj: vlastní zpracování

Informace z řízených rozhovorů sloužily především k pochopení toho, jak vnímají okolní obce a MČ blízkost letiště a jeho výhody a nevýhody, které z toho plynou. Zda se snaží rozvoj územních jednotek rozumně omezit nebo naopak naplno využít potenciál atraktivního příměstského území. Informace z těchto rozhovorů sloužily pouze indikativně k určení případných vazeb mezi letištěm a firmami v jeho okolí.

Tabulka 3 – Obce a MČ pro terénní šetření, kritéria a hlediska výběru

Název obce (MČ)	Počet obyvatel (2009)	Vzdálenost od letiště (km)*	Poloha vůči OHP	Forma dotazování
Praha - Přední Kopanina	769	1,9	uvnitř	osobně
Kněževes	516	3	uvnitř	osobně
Praha - Nebužice	3 157	4,4	vně	ne
Tuchoměřice	1 176	4,5	uvnitř	on-line
Středokluky	961	5,4	vně	osobně
Horoměřice	2 975	5,8	uvnitř	on-line
Dobrovíz	521	6,5	uvnitř	osobně
Statenice	1 038	7,1	vně	osobně
Praha 17	25 637	7,8	uvnitř	on-line
Hostouň	917	8	uvnitř	on-line
Únětice	615	8,5	vně	on-line
Hostivice	7 074	8,7	vně	on-line
Praha - Suchbát	6 562	9,6	vně	osobně
Jeneč	1 178	10,5	uvnitř	osobně
Pavlov	102	11,4	vně	ne
Červený Újezd	975	15,1	vně	on-line
Unhošť	3 720	15,7	vně	ne

* nejkratší vzdálenost po silnici

zdroj: ČSÚ (2010), mapy.cz, vlastní úpravy

Do svého výběru jsem zahrnul celkem 17 obcí a MČ ležících v okolí letiště. Jsou v něm zastoupeny všechny územní jednotky ležící v ochranném hlukovém pásmu letiště, dále pak ty, které leží pod osou některé z používaných VPD nebo plánované paralelní VPD. Mimo to byly do výzkumu zařazeny ještě obce, které nesplňují výše uvedená kritéria, ale leží v maximální vzdálenosti 7,5 km od letištních terminálů (měřeno po silnici). Do výběru nebyla záměrně zařazena MČ Praha-6, neboť její území je příliš rozsáhlé a pouze jeho menší část je vystavena vlivům letiště.

Samotné dotazování probíhalo ve dvou fázích. V té první proběhl telefonický kontakt mezi tazatelem a respondentem, na jehož základě bylo dohodnuto osobní setkání s konkrétním představitelem obce (městské části), kde proběhl připravený rozhovor. Ve všech případech se jednalo o starostu či místostarostu. Tímto způsobem se podařilo získat odpověď od cca 60 % všech oslovených obcí a MČ. V druhé fázi jsem

se zaměřil na představitele samosprávných jednotek, které se nepodařilo telefonicky či osobně kontaktovat a získat od nich informace z důvodů jejich časové vytíženosti. S těmi jsem se proto dohodl na zaslání souboru otázek e-mailem s tím, že ke každé odpovědi bylo možno ještě zaznamenat doplňující informace tak, aby byla zachována možnost získání co nejpodrobnějších informací. Celkem se podařilo získat potřebné informace od 14 územních celků, pouze představitelé obcí Pavlov, Unhošť a MČ Praha-Nebošice se i přes opakované snahy nechtěli rozhovoru zúčastnit.

Důležité a užitečné informace jsem získal také z územních plánů Prahy a obcí ležících v okolí letiště. Přínosné byly zejména údaje o tom, jaké funkční typy ploch jsou vymezeny pro další rozvoj obcí (MČ) a jak jsou tyto plochy rozsáhlé ve vztahu k současné rozloze obce. Dalším zdrojem informací, především ekonomické povahy, byly výroční zprávy o hospodaření jednotlivých společností. Ty byly získány z portálu Obchodního rejstříku vedeného Ministerstvem spravedlnosti (justice.cz).

V podkapitole 8. 1 o širších dopadech letiště na národní ekonomiku byla použita metoda korelace a konkrétně Pearsonův korelační koeficient r . Ten měří sílu vztahu dvou náhodných spojitých proměnných X a Y a počítáme ho z n párových hodnot. Korelační koeficient r nabývá hodnot $[-1; 1]$, přičemž obě krajní hodnoty znamenají absolutní závislost. Koeficient determinace r^2 udává jaký podíl variability je danou závislostí vysvětlen (Hendl, 2006).

Pro získání informací ke kapitole 8.3 – *Vztah letiště a firem v logistických parcích v jeho okolí*, bylo provedeno terénní šetření ve čtyřech komerčních zónách v okolí letiště. Celkem se podařilo získat informace o 14 firmách z celkového počtu zhruba 30 ekonomických subjektů zde usídlených. Průzkum probíhal formou řízených rozhovorů s logistickými manažery či vedoucími dané pobočky/skladu. Vzor otázek použitých pro rozhovor je uveden v příloze. Z důvodu časové náročnosti a rozsahu práce nebylo možné rozšířit sledování i do dalších vzdálenějších lokalit. I takto má vzorek dostatečnou vypovídací schopnost.

6 Dopady provozu letiště Praha-Ruzyně na rozvoj bydlení v okolních obcích a městských částech

V následující části se budu zabývat dopady provozu letiště Praha-Ruzyně na rozvoj bydlení v obcích a MČ ležících v okolí letiště. Všímat si budu především toho, jak vnímají blízkost letiště představitelé vedení obcí, neboť ti mají do značné míry ve svých rukou jejich další směřování. Zda naplno využívají potenciál příměstského území pro rozvoj obytné funkce, nebo se snaží naopak vzhledem k negativním dopadům letiště tento rozvoj zpomalit či úplně zastavit. A jaké mají v tomto směru plány do budoucna? Analyzovat budu informace z řízených rozhovorů se starosty obcí a MČ, vývoj počtu obyvatel v posledních 20 letech a sledovat budu také územní plány, abych odhadl budoucí vývoj. Od roku 1991 neustále rostl počet přepravených cestujících (viz kapitola 3) a zároveň probíhal v okolí Prahy proces suburbanizace, tedy stěhování lidí do příměstských lokalit kolem metropole. Předpokladem proto bylo omezit rezidenční výstavbu alespoň v osách VPD a předejít tak následným konfliktům obytné funkce s funkcí dopravní představovanou letištěm. V rámci této části budu hledat odpovědi na první dvě výzkumné otázky (1. a 2.).

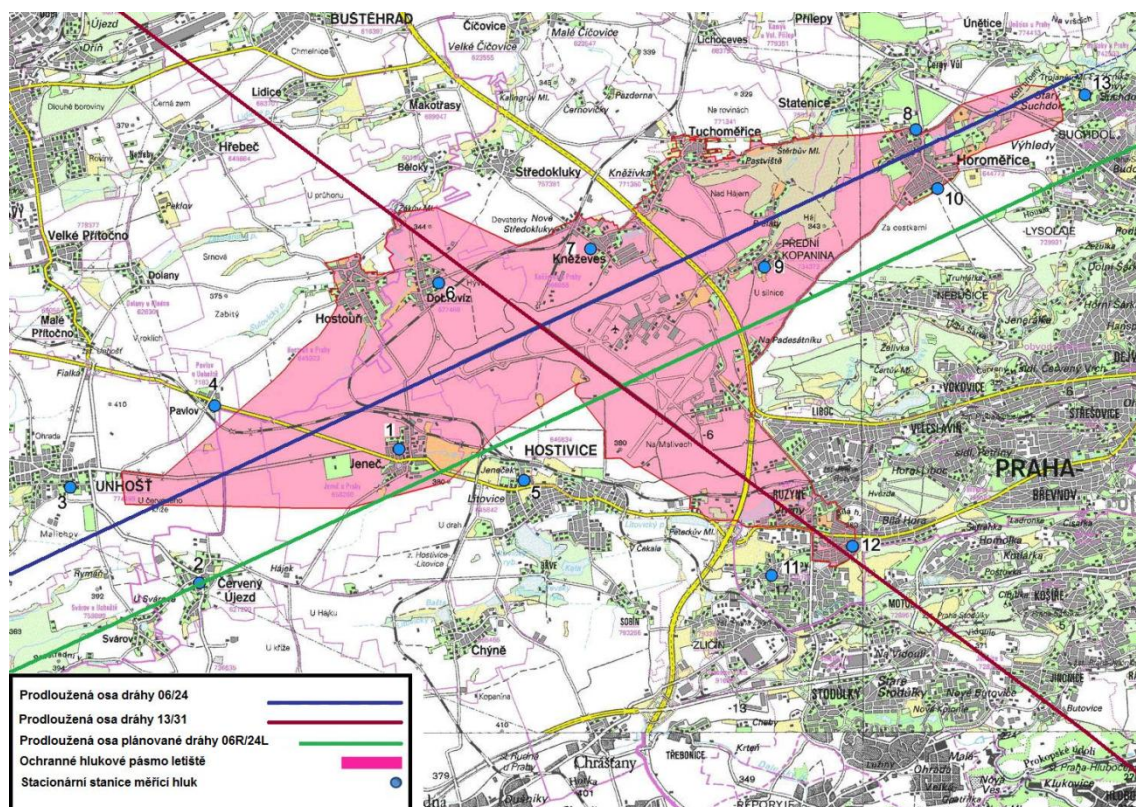
Mimochodem právě nedostatečné posouzení dopadů rozšíření letiště Praha-Ruzyně na územní rozvoj dotčených obcí v územně plánovací dokumentaci Prahy bylo jedním z hlavních důvodů pro to, aby Nejvyšší správní soud zrušil svým rozhodnutím ze dne 2. 2. 2011 některé aspekty vymezení paralelní dráhy v Zásadách územního rozvoje hl. m. Prahy (blíže viz Rozsudek Nejvyššího správního soudu, 2011).

Tato kapitola nám poskytne odpovědi na 2. výzkumnou otázku a částečně přispěje k nalezení odpovědi na 1. výzkumnou otázku položenou v úvodu práce.

6.1 Současná situace v okolí letiště Praha-Ruzyně

Při vymezování studovaného území jsem kombinoval dva faktory – prostou kilometrovou vzdálenost obce (MČ) od letištních terminálů a jejich polohu vzhledem k vzletovým a přistávacím drahám (VPD). Při studiu dopadů provozu letiště na rozvoj obcí a život jejich obyvatel pak převažoval faktor polohy obce (MČ) vzhledem k VPD, protože negativní dopady a omezení mají původ především ve startech a přistáních letadel. Hluk ze stacionárních zdrojů na letišti nezasahuje tak rozsáhlé území. Zároveň jsem bral v úvahu i plánovanou paralelní VPD a její koridor (situaci popisují přehledně obrázky 2 až 5).

Obrázek 3 – Dráhový systém na letišti Praha-Ruzyně, a ochranné hlukové pásmo



Zdroj: Letiště Praha a.s., vlastní úpravy

Nyní si představíme podrobněji situaci v území, které přiléhá k letišti a které je ovlivněno jeho provozem. Na následujících dvou obrázcích (obrázek 2, 3) vidíme dráhový systém na letišti Praha-Ruzyně, prodloužené osy VPD a lokality zasažené hlukem z provozu letiště.

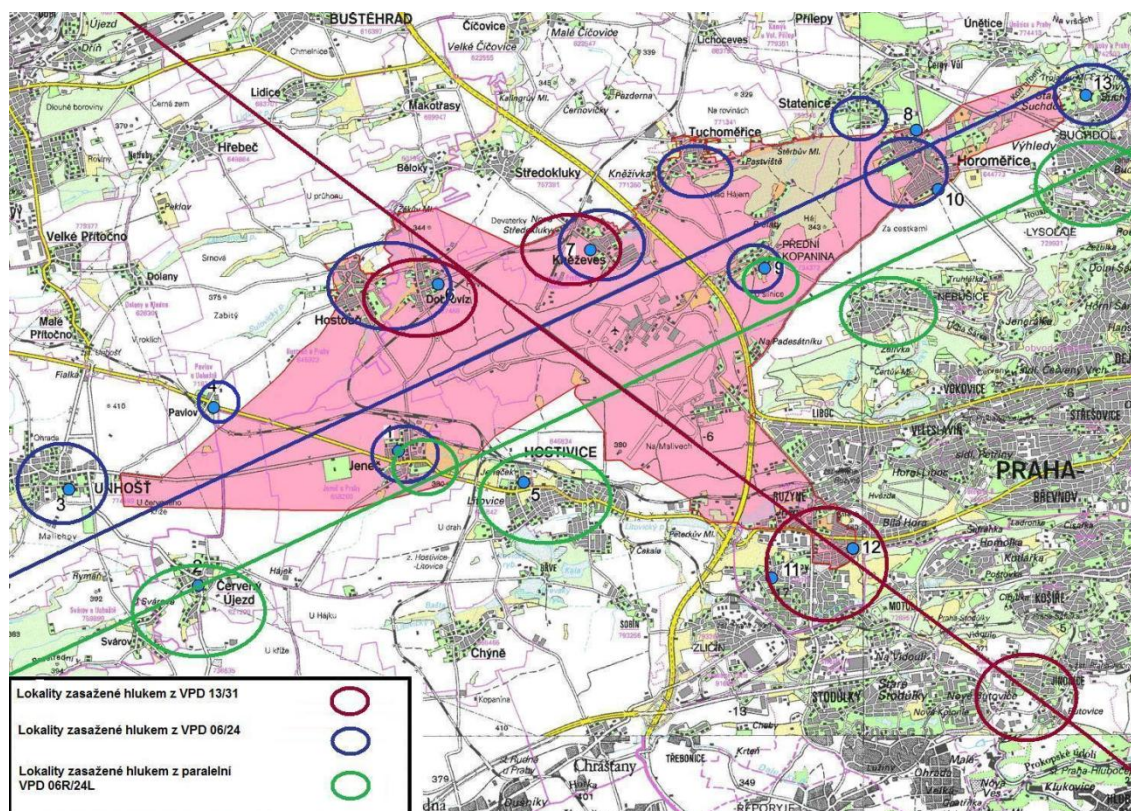
Nejstarší používanou drahou je VPD 13/31, která se používá v případě údržby hlavní VPD 06/24 (vždy dva týdny na podzim a na jaře každý rok) nebo v případě nepříznivých povětrnostních podmínek (silný boční vítr, sníh apod.). Osa této dráhy

vede na hustě obydlenou oblastí Jihozápadního města, hlukem z provozu letadel jsou nejvíce zasaženy městské části Řepy, Nové Butovice, Jinonice. V druhém směru vede její koridor směrem na obce Dobrovíz, Hostouň a Kněževs. Při provozu na této VPD většinou letadla přistávají jihovýchodním směrem od Prahy a startují na severozápad směrem na Dobrovíz a Kladno. Tato dráha by se v případě zprovoznění paralelní VPD 06R/24L již úplně přestala používat. V současné době se rozhodlo, že kvůli nutné rekonstrukci hlavní VPD 06/24, bude v příštích 3 letech používána vedlejší VPD 13/31 daleko častěji a v delších časových úsecích.

Současná hlavní dráha 06/24 se nejčastěji používá v konfiguraci přistání směrem od severovýchodu od Horoměřic a vzletů na jihozápad směrem na Jeneč. Hlukem jsou nejvíce zasaženy oblasti Horoměřic, Prahy-Přední Kopaniny, Kněževsi, Hostouně, Dobrovíže, Jenče a Pavlova, méně pak části Suchdola, Statenic, Tuchoměřic a Unhoště.

Plánovaná paralelní VPD 06R/24L by měla vést ve stejném směru jako současná hlavní VPD 06/24, jen o zhruba 1,5km blíže ku Praze. Hlukem by nejvíce postihla městské části Praha-Suchdol, Nebušice, Přední Kopanina a obce Hostivice, Jeneč a Červený Újezd.

Obrázek 4 – Lokality zasažené hlukem ze vzletových a přistávacích drah



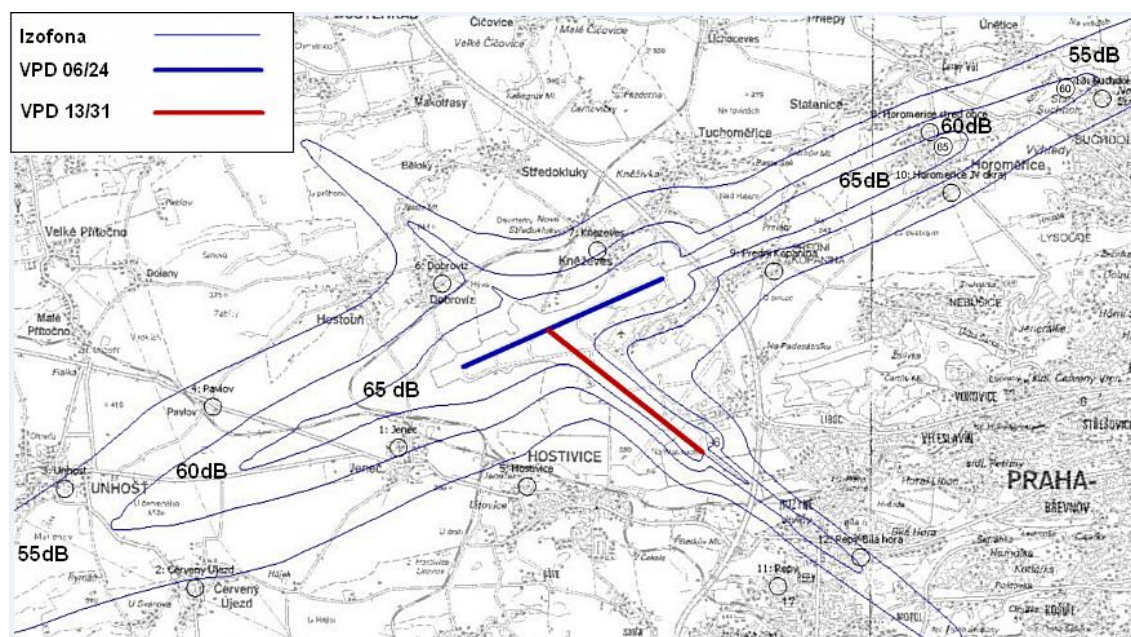
Zdroj: Letiště Praha a.s., vlastní úpravy

Na obrázku jsou pro větší názornost zobrazeny lokality, které jsou (či budou v případě vybudování paralelní VPD) vystaveny nadměrnému hlukovému zatížení. V současnosti je nadlimitním hlukem z leteckého provozu postiženo území podél osy VPD 06/24 a to především obce Horoměřice, Kněžveses a Jeneč a MČ Přední Kopanina.

Jak je vidět zprovoznění nové paralelní VPD by přineslo nově zvýšenou hlukovou zátěž pro některé sídelní celky: Praha-Suchdol, Praha-Nebošice, Hostivice a částečně Červený Újezd. Synergický efekt by se nejspíše dostavil u obce Jeneč a MČ Praha-Přední Kopanina, které by ležely přímo mezi dvěma hlavními VPD.

Důležitá by byla také organizace provozu za obou hlavních VPD. Podle informací, které uvádí Letiště Praha a.s., se současná VPD 06/24 bude používat hlavně pro vzlety, což znamená při převažujících západních větrech starty letadel směrem na Jeneč (tak je tomu ostatně ve většině případů i dnes). Paralelní VPD 06R/24L by se používala primárně pro přistávání a to ze směru od severovýchodu od Nebošic a Suchdola. VPD 13/31 by se přestala používat úplně. Fungovala by jako záložní pro případ extrémních projevů počasí.

Obrázek 5 – Hluková situace v okolí letiště Praha-Ruzyně v roce 2009

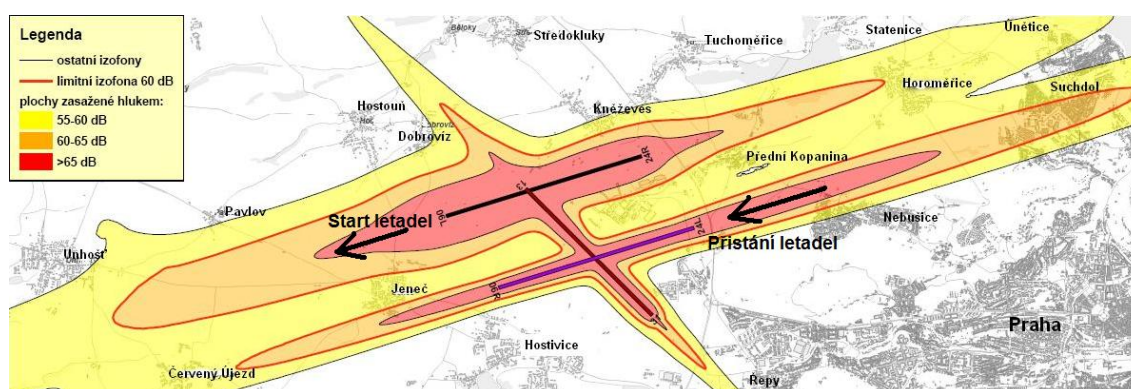


pozn.: denní limit hluku pro venkovní prostory je 60 dB; hodnoty zobrazené v mapě jsou ročním průměrem, často je tedy hlukové zatížení větší

Zdroj: Letiště Praha a.s., vlastní úpravy

Při pohledu na odhadované hlukové zatížení po zprovoznění paralelní VPD 06R/24L vidíme, že v obcích Horoměřice a Kněžves by mírně klesl hluk a to díky využívání současné hlavní VPD 06/24 ve většině případů pro vzlety jihozápadním směrem na Jeneč. Výrazné zvýšení zátěže by naopak nastalo v Nebušicích a Suchdole.

Obrázek 6 – Odhadované hlukové zatížení v okolí letiště Praha-Ruzyně v roce 2020 a obvyklá konfigurace provozu na paralelních VPD



Zdroj: Techson, vlastní úpravy

Ke všem zde publikovaným hlukovým hodnotám je však nutné podotknout, že hodnoty se uvádějí za tzv. charakteristický letový den, tedy průměrný letový den vypočtený za 6 měsíců provozu v letním období (květen–říjen). Navíc do výsledku měření nebude zahrnován komplexní hluk, který obyvatelstvo zatěžuje, ale vybírat se

bude jen hluk přeletu letadla po dobu 20 až 60 sekund, to je po dobu, kdy hluk přesahuje hluk okolí. Hluk mimo tento časový úsek bude z hodnocení zcela vypuštěn, jako by žádný neexistoval a do hodnocení pak bude brána hodnota 0 dB. Takto se měření hluku upravuje dle nařízení Metodického návodu pro měření a hodnocení hluku z letecké dopravy hl. hygienika ČR. Z toho jasně vyplývá, že i když v dané lokalitě je průměrné hlukové zatížení pod denním limitem 60dB (nebo nočním 50dB), v rušných obdobích dne může být reálné hlukové zatížení mnohem vyšší a také tomu tak ve skutečnosti je.

6.2 Rozvoj obytné funkce v obcích (MČ) v okolí letiště – neřízený rozvoj nebo omezení kvůli hluku z letiště

V následující podkapitole se budu zabývat tím, jaký má provoz na letišti Praha-Ruzyně dopad na rozvoj bydlení v okolních obcích a městských částech. Vycházet budu z údajů o vývoji počtu obyvatel, územních plánů a doplním je o informace získané z řízených rozhovorů s představiteli místních samospráv. Budu sledovat období od roku 1991 do současnosti.

Jelikož podpora letecké dopravy, která v Česku probíhá hlavně na pražském letišti, je zmiňována v mnoha vládních dokumentech již od počátku 90. let a tato podpora pokračuje i dále do budoucna (viz např. Strategie dopravy jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 – tzv. „Superstrategie“), bylo, je a bude nutné korigovat rozvoj v jeho nejbližším okolí s cílem snižovat negativní dopady na obyvatele. Tato část se bude zabývat nejen tím, jak se situace vyvíjela v minulosti, ale také tím, zda se nesprávná rozhodnutí neopakují i v současnosti vzhledem k plánovanému rozšíření letiště o paralelní VPD 06R/24L. Navíc paralelní dráha byla již na počátku 70. let 20. století zapracována do územně plánovací dokumentace a stala se tak obecně známým záměrem v území, s kterým bylo třeba počítat.

Areál letiště i okolní obce leží v atraktivní příměstské oblasti, která byla během posledních 20 let vystavena intenzivnímu suburbanizačnímu trendu, neboť leží nedaleko od hranic města a blízko zajímavých přírodních celků. Obecně rozvoj suburbanizace závisí především na tom, jak vedení obcí přistupuje k tvorbě obsahu územního plánu a k jeho změnám. V případě městských částí je to poněkud složitější, neboť ty se musí řídit územním plánem Prahy, do jehož tvorby ale mohou do určité míry zasáhnout. Svou roli hrají také faktory jako geografická poloha vůči městu, občanská vybavenost,

přírodní a jiné atraktivity dané lokality. V případě tohoto sledování k tomu ještě přibývá významný faktor letiště a všech negativních vlivů vyplývajících z jeho provozu (hluk, znečištění ŽP, regulace vyplývající z ochranného hlukového pásma letiště).

Tabulka 4 – Vývoj počtu obyvatel v obcích a MČ zasažených provozem letiště Praha

Obec (městská část)	Počet obyvatel			Růst počtu obyvatel (rok 1991=100 %)		
	1991	2001	2009	1991	2001	2009
Praha - Přední Kopanina	319	438	769	100	137	241
Statenice	527	657	1 038	100	125	197
Horoměřice	1 645	2 002	2 975	100	122	181
Hostivice	4 031	4 539	7 074	100	113	175
Praha - Nebušice	1 849	2 276	3 157	100	123	171
Únětice	423	481	615	100	114	145
Praha- Suchdol	5 107	5 272	6 562	100	103	128
Červený Újezd	763	762	975	100	100	128
Tuchoměřice	940	994	1 176	100	106	125
Středokluky	820	847	961	100	103	117
Praha - 17	22 784	26 283	25 637	100	115	113
Jeneč	1 060	1 059	1 178	100	100	111
Dobrovíz	469	462	521	100	99	111
Unhošť	3 701	3 556	3 720	100	96	101
Hostouň	944	917	917	100	97	97
Kněževes	545	525	516	100	96	95
KÚ Ruzyně	8 251	7 902	7 755	100	96	94
Pavlov	112	98	102	100	88	91
Sledované území	54 290	59 070	65 648	100	109	121
Okres Praha - Západ	74 911	83 089	116 730	100	111	156
obce (MČ), v kterých probíhal rozvoj obytné funkce a výrazně se zvyšoval počet obyvatel						
obce (MČ), v kterých probíhal rozvoj obytné funkce a mírně se zvyšoval počet obyvatel						
obce, kde se nerozvíjela obytná funkce, počet obyvatel stagnoval nebo se snižoval						

Zdroj: ČSÚ, vlastní výpočty

Většina územních jednotek v tomto výzkumu jsou obce v suburbánním území v blízkosti hranic metropole. Podobně se dají zařadit i městské části Nebušice, Přední Kopanina a Suchdol, které, byť patří pod hlavní město Prahu, řadí se charakterem své zástavby spíše k příměstským lokalitám. Výjimkou je pouze Praha 17, která díky charakteru zástavby, kde převažují vícepodlažní bytové domy, patří spíše k městskému typu. V níže uvedené tabulce vidíme vývoj počtu obyvatel obcí a městských částí ve sledovaném území. Údaje ukazují, v kterých obcích (MČ) docházelo v uplynulých 20 letech k rozvoji obytné funkce a jak intenzivně a kde naopak rozvoj bydlení stagnoval nebo se dokonce počet obyvatel snižoval.

Jako referenční jednotku k porovnání jsem vybral počet obyvatel okresu Praha – západ, jakožto typologicky nejpodobnější celek k obcím a MČ v tomto sledování. Při porovnání hodnot zjistíme, že soubor územních celků v mém výběru zaznamenal menší přírůstek obyvatel než okres Praha – západ, a tudíž můžeme s jistotou mírou zjednodušení prohlásit, že jde v porovnání se zmíněným okresem o méně atraktivní suburbánní oblast. Je však nutné zdůraznit, že v mém souboru se nachází i městské části, které nejsou typicky příměstskou lokalitou (Praha 17, KÚ Praha-Ruzyně).

Bude zajímavé sledovat, zda se potvrdí předpoklad, že pro obce a MČ ležící v osách VPD představuje letiště bariéru pro rozvoj obytné funkce, a tak se v nich počet obyvatel nezvyšuje. Nebo naopak atraktivita oblasti převýší negativní dopady letiště. A jakým způsobem probíhal rozvoj v obcích a MČ pod plánovanou paralelní VPD? Omezovala se v těchto místech výstavba s cílem snížit negativní dopady na život obyvatel? V další části zhodnotím vývoj ve sledovaných obcích a MČ podle jejich polohy k jednotlivým VPD.

6.2.1 Obce a MČ ležící v ose současné dráhy 06/24 nebo plánované paralelní 06R/24L

Pokud se podíváme na obce a MČ, které jsou nebo budou nejvíce zasaženy hlukem z leteckého provozu na hlavní VPD 06/24 a plánované paralelní VPD 06R/24L, zjistíme následující.

Obyvatelé **Přední Kopaniny** a **Horoměřic** jsou již dnes vystaveni zvýšené hlukové zátěži z provozu na dráze 06/24, v některých částech dokonce nadlimitní. A tato situace se s případným zprovozněním paralelní dráhy téměř nezmění. I přesto zde probíhala poměrně intenzivní výstavba obytných celků. Možnosti dalšího rozvoje jsou již velmi omezené, neboť v územním plánu jsou vymezeny pouze menší plochy určené k bydlení. Představitelé Horoměřic i Přední Kopaniny se vyjádřili, že případné rozšíření letiště jim nevadí, pokud nedojde k dalšímu zhoršení zatížení obyvatel. Blízkost letiště v současnosti nevnímají jako bariéru k rozvoji.

Další obcí zasaženou hlukem z VPD 06/24 jsou **Únětice**. Obec leží ve vzdálenější poloze od areálu letiště, ale téměř přímo pod osou VPD 06/24. Navíc leží v údolí, které, jak uvedl starosta obce, akustické vlivy provozu letadel v mnoha případech ještě zvyšuje. Zde se počet obyvatel během sledovaného období zvýšil o téměř 50 %. V územním plánu jsou navíc vymezeny další rozsáhlé plochy pro obytnou zástavbu. Starosta obce uvedl, že obyvatelům provoz letadel vadí, a proto podporuje výstavbu

nové paralelní dráhy, která by odvedla značnou část přistání na paralelní VPD 06R/24L, jejíž osa vede v dostatečné vzdálenosti od Únětic.

Tabulka 5 – Rozvoj obcí a MČ v ose hlavní dráhy 06/24 nebo plánované 06R/24L a jejich poloha vůči VPD

Obec (městská část)	Růst počtu obyvatel mezi lety 1991 a 2009 (rok 1991=100 %)	Příslušná VPD	Poloha vůči VPD *	Bariéra či impuls pro rozvoj	Postoj k rozšíření letiště
Praha-Přední Kopanina	241	06/24 i 06R/24L	XXX	bariéra	pro pokud nezhorší ŽP
Horoměřice	181	06/24	XXX	neutrální	pro pokud nezhorší ŽP
Hostivice	175	06R/24L	XX	bariéra	proti rozšíření
Praha-Nebušice	171	06R/24L	XXX		
Únětice	145	06/24	XX	neutrální	pro pokud nezhorší ŽP
Praha-Suchbát	128	06R/24L	XXX	bariéra	proti rozšíření
Červený Újezd	128	06R/24L	XX	neví	pro pokud nezhorší ŽP
Jeneč	111	06/24 i 06R/24L	XXX	bariéra	proti rozšíření
Celkem	153				

* XXX- velmi nevýhodná, obec (MČ) leží přímo pod osou VPD;

XX-nevýhodná, obec (MČ) leží v blízkosti osy VPD či letiště

Zdroj: ČSÚ, vlastní výpočty

Obec **Červený Újezd** leží přímo pod osou plánované paralelní VPD 06R/24L a zároveň poměrně blízko ose současné VPD 06/24. I přesto není obec členem Sdružení právnických osob dotčených provozem letiště. Podle vyjádření starosty zatím provoz letiště není vnímán negativně a nepůsobí jako bariéra pro rozvoj. To by se ale po vybudování paralelní VPD změnilo, neboť by její prodloužená osa procházela středem obce. Územní plán počítá do budoucna s možností rozšíření obytné funkce, ovšem nijak výraznou měrou.

Hostivice a **Nebušice** prošly také bouřlivým rozvojem, počet obyvatel se ve sledovaném období téměř zdvojnásobil. Oba sídelní celky se nacházejí poněkud stranou os současných VPD, avšak plánovaná paralelní VPD 06R/24L by je svým hlukem zasáhla. V případě **Hostivice** by se jednalo pouze o okrajové části obce (část Jeneček). Starosta obce se v rozhovoru vyjádřil, že i přesto s tímto záměrem většina obyvatel nesouhlasí a bojí se zvýšené hlukové zátěže. Zároveň dodal, že toto území je v současnosti v ÚP vymezeno jako smíšená obytná zóna, i když se o paralelní VPD již delší dobu ví. Navíc je v této části developerem naplánována výstavba obytného komplexu, a pokud nebude vyhlášeno ochranné hlukové pásmo, které omezuje rozvoj v dotčeném území, v budoucnu tu může vzniknout obtížně řešitelný konflikt. Proto je vedení obce proti rozšíření letiště o novou VPD. V **Nebušicích** se nová výstavba

soustředila do části, která nebude díky reliéfu případným hlukem z paralelní VPD tolik zasažena. I přesto ale část obyvatel žijících ve starší zástavbě bude vystavena hluku vyššímu než přípustných 60 dB ve dne.

Nejvíce zasažena hlukem ze současné, ale i plánované VPD je/bude obec **Jeneč**, která leží přímo mezi koridory těchto dvou drah. V obci ve sledovaném období počet obyvatel příliš nerostl. Podle vyjádření starosty dokonce existuje i problém obsadit developerem nově postavené obytné komplexy, neboť hluk obyvatelům obce opravdu vadí. Navíc je část katastru obce zahrnuta do zóny, na kterou platí stavební uzávěra, tudíž není možné zde stavět stavby sloužící k bydlení. Vedení obce vyhodnotilo situaci správně a v územním plánu již nejsou vymezeny téměř žádné nové plochy pro obytné území, rozvoj bude probíhat v oblasti komerční zástavby (skladování, drobná výroba a služby).

Složitou situaci řeší také MČ **Praha-Suchdol**. Přímo nad středem této MČ by měla přistávat letadla na nové paralelní VPD. Vedení městské části se s tím nechce smířit a je největším odpůrcem její výstavby. Dokonce bylo v čele žaloby na zrušení této stavby v Zásadách územního rozvoje Prahy, která byla úspěšná (únor 2011). Návrh se tedy bude muset přepracovat, a to právě z důvodu nedostatečného posouzení negativních vlivů letiště na jeho okolí. Počet obyvatel v této městské části nijak výrazně nerostl a ani do budoucna územní plán nepočítá s rozsáhlejšími plochami pro bydlení. Důvodem je také část Pražského silničního okruhu, která má skrz Suchdol procházet.

Celá tato skupina obcí a MČ leží v oblasti nejvíce zasažené hlukem ze současné VPD 06/24 (Horoměřice, Přední Kopanina, Jeneč, Únětice) nebo plánované paralelní VPD 06R/24L (Hostivice, Nebušice, Jeneč, Suchdol, Červený Újezd). I přesto v těchto exponovaných místech, kromě obce Jeneč a Prahy-Suchdola, probíhala masivní obytná výstavba, která přinesla velký příliv obyvatel ve sledovaném území. To naznačuje špatnou koordinaci rozvoje dotčených územních jednotek a upřednostnění zájmu developerů nad ochranou obyvatel před hlukem. Je zřejmé, že není možné úplně zastavit rozvoj obytné funkce v celém okolí letiště, zvláště když se jedná o atraktivní suburbánní lokalitu a zájem o bydlení je tu vysoký. Nicméně alespoň v nejvíce zasažených lokalitách by měl být rozvoj rozumně regulován. Navíc podobné pochybení se děje částečně i v případě plánované paralelní VPD 06R/24L. I když není stále jasné, kdy se začne stavět, záměr rozšíření letiště o novou VPD je dlouhodobý a zřejmě neodvratitelný. I přesto se v Nebušicích a Hostivicích zastavují či vymezují plochy k bydlení přiléhající těsně ke koridoru nové dráhy.

6.2.2 Obce a MČ ležící v ose dráhy 13/31

Specifickou skupinou jsou územní celky zasažené hlukem z VPD 13/31, tedy tzv. staré dráhy. Jedná se o obce **Dobrovíz**, **Kněževy**, **Hostouň** a městskou část **Praha 17 (Řepy)** a část **Prahy 6**, konkrétně **Ruzyně** (do sledování bylo zahrnuto pouze katastrální území Ruzyně, protože Praha 6 je příliš rozsáhlá a pro účely tohoto sledování by byly údaje zavádějící). Tato dráha se dnes využívá při pravidelných jarních a podzimních údržbách (vždy 14 dní) a opravách na hlavní VPD 06/24 nebo při nepříznivých povětrnostních podmínkách (silný boční vítr apod.). Pokud vznikne paralelní VPD 06R/24L, představitelé letiště uvádí, že provoz na ní bude omezen na minimum. Proto se dá očekávat v budoucnu snížení hlukové zátěže v dotčených územních celcích.

Tabulka 6 – Rozvoj obcí a MČ ležících v ose dráhy 13/31 a jejich poloha vůči VPD

Obec (městská část)	Růst počtu obyvatel mezi lety 1991 a 2009 (rok 1991=100 %)	Příslušná VPD	Poloha vůči VPD *	Bariéra či impuls pro rozvoj	Postoj k rozšíření letiště
Praha-17	113	13/31	XXX	impuls	pro pokud nezhorší ŽP
Dobrovíz	111	13/31 i 06/24	XXX	bariéra	pro pokud nezhorší ŽP
Hostouň	97	13/31	XX	impuls	pro pokud nezhorší ŽP
Kněževy	95	13/31 i 06/24	XXX	bariéra	pro pokud nezhorší ŽP
KÚ Ruzyně	94	13/31	XXX		pro pokud nezhorší ŽP
Celkem	107				

* XXX- velmi nevýhodná, obec (MČ) leží přímo pod osou VPD;

XX-nevýhodná, obec (MČ) leží v blízkosti osy VPD či letiště

Zdroj: ČSÚ, vlastní výpočty

Obce **Kněževy** a částečně také **Dobrovíz** jsou navíc částečně zasaženy ještě provozem na hlavní VPD 06/24. Představitelé těchto dvou obcí shodně uvedli, že letiště představuje bariéru pro jejich rozvoj, především pak pro rozvoj bydlení. Díky tomu se tyto dvě obce populačně nerozvíjely, počet obyvatel stagnoval, v případě Kněževsi dokonce ve sledovaném období mírně klesl. O menší atraktivitě obcí vypovídá i to, že zůstaly stranou zájmu developerů stavících obytné komplexy. Územní plány do budoucna rovněž v souladu s polohou obcí Dobrovíz a Kněževy vzhledem k letišti nepočítají s významnějšími plochami pro bydlení, o to větší prostor v nich je vymezen pro rozvoj drobné výroby, služeb a skladování (o tom více v kapitole 8.3).

Obec **Hostouň** rovněž populačně spíše stagnovala, přestože leží dále od osy VPD 13/31. Podle starosty obce letiště neztěžuje možnosti rozvoje bydlení, obec má vymezeny dostatečné plochy k bydlení, avšak není o ně zatím příliš velký zájem.

Praha 17 (Řepy) je jedinou MČ s městským (sídlíštním) typem zástavby a také jediným větším sídelním celkem ležícím pod osou některé z VPD. Při výstavbě paralelní dráhy a předpokladu téměř úplného opuštění využívání VPD 13/31 by se výrazně zlepšily životní podmínky v této oblasti, stejně jako v částech Prahy 6 – Ruzyni, která leží ještě blíže k patě VPD 13/31.

Obce a MČ zasažené hlukem z VPD 13/31 patří spíše k těm, kde se bydlení příliš nerozvíjelo, a to i přesto že tato dráha se již dnes využívá jen v malé míře a v budoucnu bude sloužit pouze jako záložní. V případě obcí Kněževy a Dobruška je tento jev do určité míry způsoben synergickým efektem dvou VPD – 13/31 a 06/24 a jejich značnou blízkostí k samotnému areálu letiště. Nezanedbatelnou roli hraje jistě i „image“ lokalit – přeci jen Hostivice, Horoměřice nebo Nebořice mají punc atraktivních míst k bydlení na rozdíl od výše zmíněných obcí.

6.2.3 Obce ležící mimo osy drah, ale v blízkosti letiště

Poslední kategorií v tomto sledování jsou obce ležící stranou os současných drah i té plánované paralelní. Do sledování byly nicméně zařazeny z důvodu jejich blízkosti k letišti a možnosti porovnat jejich rozvoj s ostatními.

Tabulka 7 – Rozvoj obcí a MČ ležících mimo osy drah ale v blízkosti letiště a jejich poloha vůči VPD

Obec (městská část)	Růst počtu obyvatel mezi lety 1991 a 2009 (rok 1991=100 %)	■	Příslušná VPD	Poloha vůči VPD *	Bariéra či impuls pro rozvoj	Postoj k rozšíření letiště
Statenice	197	■	06/24	XX	neutrální	pro pokud nezhorší ŽP
Tuchoměřice	125	■	06/24	XX	impuls	proti rozšíření
Středokluky	117	■	žádná	X	impuls	jednoznačně pro
Unhošť	101	■	06/24	XX		pro pokud nezhorší ŽP
Pavlov	91	■	06/24	XX		pro pokud nezhorší ŽP
Celkem	114					

* XX-nevhodná, obec (MČ) leží v blízkosti osy VPD či letiště;

X - obec leží v blízkosti letiště, ale mimo oblast největších negativních dopadů

Zdroj: ČSÚ, vlastní výpočty

Statenice jsou jedinou obcí v této kategorii, která zaznamenala výrazný nárůst počtu obyvatel ve sledovaném období. Zasažena je jen její jihozápadní část a to pouze

podlimitním hlukem. Územní plán obce vymezuje další rozsáhlé plochy pro obytnou zástavbu, ležící však v dostatečné vzdálenosti od osy VPD 06/24. Problémem může být jen údolí, kde se obec nachází – to může šíření hluku umocnit. Vedení obce nevnímá letiště jako bariéru pro svůj rozvoj a jeho rozšíření o novou paralelní VPD podporuje, pokud nedojde ke zhoršení životního prostředí v obci. To by se mohlo spíše zlepšit, protože současná VPD 06/24 vedoucí nejbližší Statenicím bude sloužit k vzletům opačným směrem. Lokálním problémem v souvislosti s letišťem je podle starosty obce přechodné zhoršení kvality vody v protékajícím Únětickém potoce. Tento problém se vyskytuje především v zimě, kdy se používá nemrznoucí směs k ošetření letadel před vzletem a její zbytky se dostávají do povrchových vod.

Podobně jsou na tom i **Tuchoměřice**. Obec leží stranou dnešní hlavní VPD 06/24. V obci se však ve sledovaném období obytná funkce příliš nerozvíjela. Daleko výraznější rozvoj ploch k bydlení je naplánován v ÚP. Tyto plochy jsou umístěny v souladu s minimalizací negativních vlivů letiště do částí obce ležících v dostatečné vzdálenosti od VPD. Podle vyjádření starosty se však životní prostředí v obci v posledních letech zhoršuje v souvislosti s nárůstem objemů provozu na letišti. Proto je proti jeho dalšímu rozšiřování, i když by při plánované konfiguraci na drahách došlo ke snížení zatížení obce Tuchoměřice. Je možné, že se v jeho postojích projevuje určitá neinformovanost o budoucím využívání paralelních VPD.

Obec **Středokluky** leží pouze necelých 6 km od letištních terminálů, ovšem ve výhodné poloze vůči oběma dnešním VPD i plánované paralelní VPD 06R/24L. Letiště tudíž obec nijak negativně nezatěžuje a obytná funkce se zde může rozvíjet bez omezení. Podle vyjádření starostky obec jednoznačně podporuje rozšíření letiště, jakožto moderního způsobu dopravy s významnými výhodami pro společnost. Zároveň předpokládá, že s nárůstem objemů přepravy na letišti se budou zvyšovat i pozitivní ekonomické dopady letiště na region a tím pádem i na obec Středokluky.

Posledními dvěma obcemi jsou **Pavlov** a **Unhošť**. Obě leží západním směrem od letiště, poněkud stranou osy hlavní VPD 06/24 ve směru, kde letadla nejčastěji startují. Počet obyvatel v těchto dvou obcích spíše stagnoval/klesal. V **Unhošti** se rozrůstala obytná zástavba spíše sporadicky a opačným směrem od osy VPD 06/24. V ÚP jsou pro budoucí rozvoj vymezeny jen menší plochy pro bydlení. Obec **Pavlov** sice leží stranou os současných VPD, ale existují velmi reálné plány (projekt je v pokročilé fázi, má již schválenou dokumentaci EIA a územní rozhodnutí k výstavbě technické a obslužné infrastruktury) na její rozšíření ve směru osy VPD 06/24. Má tu

vzniknout nová rezidenční čtvrť Zahrady Pavlov, která nabídne bydlení v apartmánech a rodinných domech až pro 1000 nových obyvatel (desetinásobek současné velikosti obce). Tato nová část obce se bude nacházet na jejím jižním okraji v blízkosti koridoru VPD 06/24 ve směru obvyklého startu letadel. Realizaci takto rozsáhlého obytného komplexu lze považovat za krajně nevhodnou z důvodu budoucí kolize s leteckým provozem a jeho negativními vlivy a můžeme ji zdůraznit jako příklad špatné praxe, jakým způsobem by se o rozvoji v blízkosti letiště nemělo rozhodovat. Problémem je, že toto území leží těsně za hranicí ochranného hlukového pásma, kde je nutný souhlas letiště pro výstavbu obytných celků. Proto odpovědnost a rozhodnutí leží pouze na místní samosprávě a případně na hodnocení EIA (to již proběhlo s kladným stanoviskem). Podobný případ je zmiňován v literatuře např. v případě letiště v Canbře v Austrálii (May, Hill 2002), kde situaci provázely spory mezi provozovatelem letiště, který byl proti stavbě obytného komplexu v koridoru dráhy a developerem. Nakonec celý případ vyústil v rozšíření ochranného pásma letiště a zastavení projektu na výstavbu rezidenční čtvrti. Tímto způsobem by se mělo postupovat i v případě obce Pavlov.

6.2.4 Dílčí závěry

Na tomto místě shrneme dílčí poznatky o rozvoji obytné funkce ve sledovaných obcích a městských částech ve vztahu k letišti. Druhým výzkumným předpokladem položeným v úvodu práce bylo tvrzení, že existují rozdíly v rozvoji obytné funkce v obcích a MČ ležících v osách VPD, kde jsou negativní vlivy letiště největší, a v ostatních obcích a MČ v okolí letiště, resp. že populace obcí v osách používaných VPD (06/24 a 13/31) rostla pomaleji/stagnovala, naopak ostatní obce v okolí letiště zvyšovaly svůj počet obyvatel rychleji. Toto tvrzení se na základě výsledků předchozí analýzy částečně vyvrátilo. Obce a MČ ležící pod současnou hlavní VPD 06/24 patřily k těm, které se nejvíce populačně rozrůstaly. Tento předpoklad se potvrdil pouze u územních jednotek ležících pod VPD 13/31, kde počet obyvatel stagnoval. To může být dáno také tím, že se jedná o méně atraktivní lokality, navíc v případě Dobrovíže, Hostouně a Kněževsi, ležících v blízkosti areálu letiště. To znamená, že atraktivita dané obce (MČ) k bydlení je silnějším argumentem při rozhodování o stěhování, než hluk a další negativní vlivy letiště.

V souvislosti s budoucí paralelní VPD 06R/24L mne také zajímalo, jakým způsobem se vyvíjí obce a MČ, které by provoz na ní mohl negativně ovlivňovat a jaké jsou jejich

další záměry v území z hlediska obytné výstavby. Zde se ukázalo, že vedení obcí (MČ), developeři a další lidé rozhodující o využití území si dostatečně neuvědomují případnou kolizi dopravní funkce s funkcí obytnou v území. Například v Hostivici se plánuje obytný komplex ležící v blízkosti paty plánované paralelní dráhy, což by, jak potvrdil místostarosta Hostivice, mohlo vyvolat obtížně řešitelné spory. Podobná je situace i v Pavlově (tam jde o osu současné VPD 06/24). Přitom v obci Jeneč, která leží téměř přímo pod VPD 06/24 směrem ve startu letadel, mají zkušenost s tím, že podobné obytné komplexy je obtížné zaplnit a lidé se odsud kvůli hluku spíše stěhují pryč.

Naopak územní jednotky ležící mimo osy těchto VPD zaznamenaly jen mírný růst nebo spíše stagnaci (kromě Statenic).

Můžeme tedy shrnout situaci tak, že negativní vlivy vyplývající z polohy obce v ose VPD se příliš neprojevují ve zmenšeném zájmu obyvatel o bydlení v těchto oblastech a to i přesto, že mnoho z nich je se situací následně nespokojeno. To může naznačovat rozdíl ve vnímání negativních vlivů letiště mezi starousedlíky a nově příchozími. Určité rozdíly v názorech těchto dvou skupin obyvatel nám provedené rozhovory naznačily. Tato hypotéza však nebyla v rámci práce podrobněji ověřována a nabízí se tak jako další téma výzkumu v oblasti studia environmentálních dopadů letišť. Bylo by k ní zapotřebí podrobného výzkumu mezi obyvateli dotčených územních jednotek.

Tato kapitola měla částečně přispět i k odpovědi na první výzkumnou otázku, týkající se vnímání letiště jako bariéry nebo impulsu pro rozvoj obcí (MČ). V souvislosti s dopady na bydlení se potvrdil předpoklad z úvodu práce, že letiště je vnímáno jako bariéra pro rozvoj u starostů obcí a MČ ležících v osách současných či plánované VPD nebo v těsné blízkosti areálu letiště (Hostivice, Jeneč, Kněžves, Dobrovíz, Praha – Suchdol, Praha – Přední Kopanina). Někteří dokonce uvedli, že provoz na letišti je přímou překážkou pro rozvoj bydlení (Jeneč, Kněžves, Dobrovíz, Hostivice). Pro ostatní okolní obce a MČ je letiště spíše impulsem k rozvoji a to po stránce současného i předpokládaného rozvoje komerčních aktivit navázaných na letiště (více v kapitole 8.3) a také díky atraktivitě lokality a blízkosti letiště jako silného ekonomického centra poskytujícího velký počet pracovních příležitostí na různých úrovních a pozicích. Ostatně pozitivní vliv letiště na zaměstnanost obyvatel okolních obcí a MČ potvrdili shodně všichni starostové a je potvrzen také z empirické analýzy Chvojkové (2005). Přesně zodpovědět tuto výzkumnou otázku však bude možné až po komplexní analýze v závěru práce.

Ve vztahu k dalšímu rozvoji letiště jsem u sledovaných územních celků předpokládal tzv. NIMBY efekt/postoj (blíže např. viz Sanchez 2011 nebo Humphreys et Francis 2002). Ten se ve velké míře potvrdil – 9 ze 14 dotazovaných starostů uvedlo, že podporuje další rozšiřování letiště pouze za předpokladu, že se nezhorší životní podmínky obyvatel v jejich obci/MČ. Je nutné podotknout, že se jednalo hlavně o obce/MČ, které neleží v osách VPD v blízkosti letiště. Proti rozšíření se vyslovili 4 starostové (Jeneč, Hostivice, Tuchoměřice, Praha – Suchdol), tedy ty územní celky, kde se více či méně zhorší životní prostředí v případě zprovoznění paralelní VPD 06R/24L. Zajímavé bude sledovat vývoj těchto postojů k rozšíření, neboť Sanchez (2011) ve své práci zmiňuje několik empirických studií, kdy po fázi NIMBY, v které si každý chrání své lokální zájmy a místní obyvatele, přichází jakási „post-NIMBY“ fáze, kdy se již projevují více proaktivní postoje vnímající celou problematiku ze širšího společenského pohledu.

6.3 Občanská iniciativa a názor veřejnosti

Ve správně fungující občanské společnosti jsou názory společnosti formovány v různých typech veřejných iniciativ, jako jsou občanská a jiná sdružení. Jelikož letiště Praha-Ruzyně je poměrně významným fenoménem v oblasti veřejného života, vzniklo z různých důvodů souvisejících s jeho provozem hned několik sdružení. Jejich prostřednictvím je možné lépe vyjádřit názory na fungování pražského letiště a stát se alespoň částečně rovnocenným partnerem.

Nejvýznamnějším sdružením je **PAR (Prague Airport Region)**, které zahrnuje komunální subjekty – obce a městské části v okolí letiště a bylo založeno již v roce 1997. Jeho cílem je minimalizace negativních vlivů a maximální využití výhod vyplývajících z blízkosti letiště. Toto sdružení je i členem Asociace evropských letištních regionů (ARC), což jim přináší cenné zkušenosti ze zahraniční pro jednání se svými partnery. Hlavními úkoly sdružení jsou dle PAR (2011):

- Zajištění rozšíření dotačních titulů pro finanční kompenzace negativních vlivů provozu letiště a posílit právní rámec tohoto systému
- Rozšířit spolupráci s ostatními subjekty (Středočeský kraj, Praha) v oblasti územního plánování a tvorby dlouhodobé koncepce rozvoje letištní infrastruktury

- Vytvořit informační systém pro občany, který by srozumitelně informoval o provozu letiště, jeho rozvojových plánech a rozvojových plánech okolních obcí/MČ

Hlavním principem tohoto sdružení je diskutovat nad výše zmíněnými tématy a navrhnout možná řešení společně s Letištěm Praha společná jednání vést formou dialogu a ne pomocí soudních sporů a konfrontací (jak tomu často bývá). Zejména iniciace spolupráce v oblasti územního plánování by pomohla vyřešit mnohé problémy, které nyní vyvstávají na povrch, a které zatím nejsou dostatečně nástroji územního plánování upraveny (blíže v podkapitole 7.2). Výhodou tohoto sdružení je, že zahrnuje téměř všechny obce a městské části v okolí letiště, a proto při jednáních má jejich slovo větší váhu.

Dalším subjektem v této oblasti je občanská iniciativa **NERWY**, která vznikla aktivitami čtyř občanských sdružení ze severozápadu Prahy. Ta se snaží poukázat na výrazné zhoršení životního prostředí, které by nastalo v místech pod plánovanou paralelní VPD. Konkrétně uvádí zvýšené hlukové zatížení obyvatel, větší frekvenci nočních letů a také přelety hlučnějších strojů. Je nutné objektivně uvést, že provozovatel Letiště Praha a.s. zatím neplánuje zvýšení kvóty pro počet nočních letů v případě zprovoznění dráhy. Určité zvýšení hluku v této oblasti jistě bude (blíže v kapitole 6.1). Hlavním důvodem pro její výstavbu je však nedostatečná kapacita v době přepravních špiček během dne, kdy je kvůli tzv. hub-and-spoke modelu organizace provozu leteckých společností nutné nabídnout v krátkém čase co největší možnosti přestupních destinací. Hlavním cílem iniciativy NERWY je oddálit a pokud možno zastavit plánované vybudování paralelní VPD 06R/24L.

Opačně smýšlejícím sdružením je iniciativa **Ticho nad Prahou**. Ta vznikla teprve v roce 2010 a podporuje právě výstavbu paralelní dráhy. Její vedení argumentuje výrazným snížením hluku pro hustě osídlené oblasti Jihozápadního města (Stodůlky, Řepy, Motol, Barrandov). Zároveň se snaží výstavbu urychlit i peticí podporující rozšíření letiště.

Výše uvedené občanské iniciativy jsou pouze příkladem těch nejaktivnějších. Existují i další, které se zabývají problematikou okolo ruzyňského letiště a jeho negativních vlivů na život obyvatel či jiné složky životního prostředí. To potvrzuje, že téma pražského letiště, jeho rozšíření a to, jak interaguje se svým okolím, je velmi zajímavou oblastí, kde stále existuje mnoho nezodpovězených otázek. Ukazuje se také,

že rozvojové plány a rozhodnutí provozovatele Letiště Praha a.s. zajímají a ovlivňují relativně velké množství lidí v jeho okolí.

Společnost Letiště Praha a.s. si v nedávné době nechala zpracovat průzkum veřejného mínění na téma plánovaného rozšíření letiště. Z obyvatel žijících v oblasti přímo zasažené provozem byl podíl podporujících výstavbu paralelní VPD (47 % respondentů) a těch, kteří stavbu odmítají (44 %), téměř shodný. Jako nejvýznamnější negativní dopad obyvatelé uváděli hluk. Vidíme tedy, že ani v bezprostředním okolí letiště nepřevládá vyloženě odmítavý postoj k jeho dalšímu rozvoji. Svou roli zde samozřejmě sehrála i skutečnost, že nová VPD sníží značné části obyvatel pod VPD 13/31 jejich hlukové zatížení (průzkum Factum Invenio pro Letiště Praha a.s., 2010).

7 Opatření snižující negativní dopady letiště Praha-Ruzyně na okolní území

Letiště přináší nezpochybnitelné ekonomické výhody pro celé regiony, které obsluhují. Negativní dopady (hluk, zvýšená dopravní zátěž na pozemních komunikacích, znečištění ovzduší) jejich provozu však doléhají pouze na úzkou skupinu okolních územních jednotek. V této kapitole budou diskutována různá opatření, která mohou tyto negativní dopady zmírnit. Budu se zabývat také nástroji, které by měly předcházet konfliktu mezi leteckou dopravou a ostatními aktivitami v území, tedy především regulacemi v oblasti územního plánování. V neposlední řadě také zmíním finanční kompenzace, které okolní obce/MČ dostávají od letiště a jejich využití.

7.1 Provozní opatření letiště

Nejdůležitějším provozním opatřením, které snižuje negativní vlivy letiště, je v současné době přednostní využívání VPD 06/24 na úkor VPD 13/31. Osa dráhy 13/31 totiž vede nad hustě obydlenými částmi Prahy, a proto je její využívání omezeno pouze na období jarní či podzimní údržby na dráze 06/24, nebo do časů extrémních povětrnostních podmínek (silný boční vítr, bouřky, sníh).

Tabulka 8 – Přistání a vzlet podle jednotlivých hlukových kategorií v %, poplatek za tunu MTOW, vývoj mezi roky 2006 až 2010

Hluková kategorie	2006	2007	2008	2009	2010
1 (5,5 Kč za tunu MTOW)	52,9	54,7	63,3	73,0	73,7
2 (11,5 Kč za tunu MTOW)	36,8	29,4	24,7	21,6	22,1
3 (28,5 Kč za tunu MTOW)	9,1	10,2	5,1	3,2	2,7
4 (57 Kč za tunu MTOW)	1,1	3,6	2,0	1,3	0,9
5 (114 Kč za tunu MTOW)	0,1	2,1	5,0	0,9	0,7

Zdroj: Letiště Praha a.s.

Pozn.: MTOW je maximální vzletová hmotnost letadla – nejčastěji používaný Boeing 737-400 má MTOW cca 65 tun, Airbus A320 78 tun; hluková kategorie 1 = nejtišší letadla

Dalším důležitým opatřením je omezení přistání letadel podle jejich hlučnosti dané standardy ICAO. Letadla mající nejstarší certifikáty ICAO nesmí na letišti Praha-Ruzyně přistávat vůbec, ostatní mají přistání povoleno v denní době (5h-20h). V noční době je počet vzletů a přistání omezen hlukovou kvótou a je povoleno pouze letadlům s maximální vzletovou hmotností nižší než 45 tun splňujícím hlukové parametry kategorie 1 a 2 nebo těm, co jsou zařazeny do tzv. Bonus listu Letiště Praha a.s.². Úplný zákaz v této době platí pro letadla spadající do hlukové kategorie 3, 4 nebo 5. Letiště se také snaží pomocí systému hlukových poplatků donutit letecké společnosti k nasazování tišších letadel na své lety do Prahy, a podle vývoje v tabulce 8 je tato snaha úspěšná. Samozřejmě tento posun není pouze zásluhou hlukových poplatků Letiště Praha a.s., ale souvisí i s omlazováním flotil jednotlivých dopravců z důvodů snižování provozních nákladů a zvyšování komfortu cestujících.

Mezi další opatření patří nutnost dodržovat při vzletu i přistání určitou minimální výšku, pod kterou není možné se vychýlit mimo prodlouženou osu VPD, tak aby se zamezilo rozšiřování hluku v území. V nočním provozu jsou rovněž omezeny motorové zkoušky letadel a také použití reverzního chodu motorů při přistání (využívá se při brzdění).

Všechna výše uvedená opatření se snaží snižovat negativní dopady stále rostoucího provozu na pražském letišti, ale nepředchází samotnému konfliktu v území mezi dopravní funkcí a funkcí obytnou.

7.2 Nástroje územního plánování

Právě nástroje územního plánování by měly zajistit soulad mezi společenským a hospodářským potenciálem rozvoje daného území (zákon č. 183/2006 Sb.). V případě letišť to znamená nezvyšovat počet lidí vystavených jejich negativním vlivům. Jediným řešením, které umožňují české zákony, je vyhlášení tzv. ochranného hlukového pásma (OHP) územním rozhodnutím v okolí letiště. Toto pásmo je poté součástí územních plánů všech dotčených obcí. Je nezbytné ho vyhlásit tam, kde letiště zajišťuje ročně více než 50 tisíc vzletů a přistání (letiště Praha-Ruzyně splňuje). Účelem OHP má být ochrana okolí letiště před negativními vlivy hluku. Na současné OHP pražského letiště

² O zařazení do Bonus listu rozhoduje Letiště Praha a.s. na základě písemné žádosti provozovatele letadla. Podmínkou je splnění hlukové kategorie 1 nebo 2 a zařazení mezi vybrané stroje dle IATA. Ve skutečnosti je možné zařazení do Bonus listu pro všechna moderní běžně provozovaná letadla na pražském letišti – Airbus A318, A319, A320, A330, všechny nové typy Boeing 737. Kompletní podmínky jsou dostupné v Letecké informační příručce (2010)

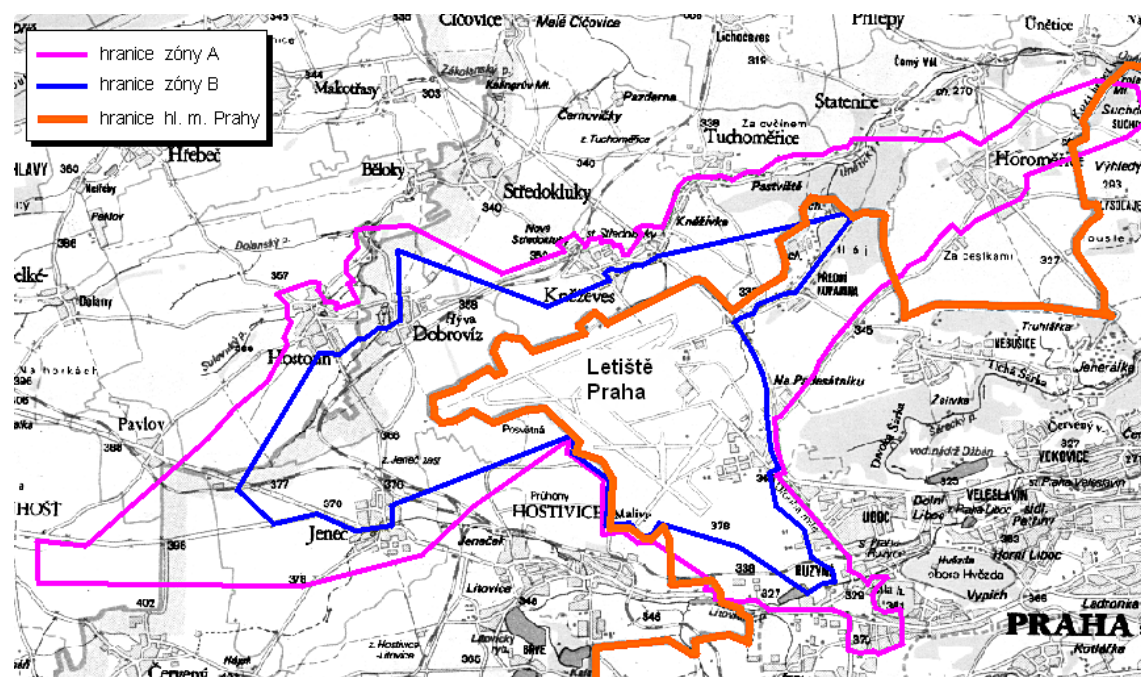
bylo vydáno územní rozhodnutí v dotčených obcích mezi roky 1998 a 2003 (současné OHP viz obrázek 6). Ve skutečnosti však má spíše opačný efekt. Uvnitř OHP totiž mohou být překračovány denní (60 dB) i noční (50 dB) limity pro chráněný venkovní prostor staveb (do 2 metrů od příslušné stavby). Pokud jsou limity překračovány, musí provozovatel letiště zajistit příslušná technická opatření ke snížení této zátěže a dodržení hlukových limitů alespoň uvnitř staveb sloužících k bydlení a školních, sociálních a zdravotních zařízení. Nejčastěji se toto řeší instalací oken a dveří s vyššími protihlukovými standardy.

V praxi tak OHP příliš neřeší regulaci rozvoje bydlení, ale chrání provozovatele letiště a umožňuje mu překračovat hygienické limity hluku v území. Je nutné dodat, že v poměrně hustě obydlené oblasti jakou je okolí Prahy, je nemožné zajistit, aby v okolí letiště, kde jsou překračovány hlukové limity, nebyly žádné sídelní celky. Zásadním a zcela logickým předpokladem však je rozumné omezování výstavby objektů sloužících k bydlení v této oblasti, což se podle zjištění z kapitoly 6 nedělo. Takové rozhodnutí je však výlučně v rukou místní samosprávy, která je však vystavena často velkým tlakům developerů nemovitostí k bydlení a výsledkem může být výstavba obytných komplexů v místech zvýšené hlukové zátěže z provozu letiště.

Současné OHP má 2 zóny – zóna B (na obrázku 6 modře) zahrnuje území ležící blíže k hranicím letiště. Zde je zakázána jakákoli výstavba obytných budov, školských a zdravotnických zařízení a je možné tu stavět pouze výrobní, skladové a administrativní objekty. Tato zóna zasahuje do již zastavěných částí obcí Dobrovíz a Jeneč a na části území obce Hostouň, Kněževy a MČ Přední Kopanina a Prahy 6.

V zóně A (na obrázku vyznačeno fialově) je zakázána výstavba školních a zdravotnických zařízení a u objektů sloužících k bydlení je nutné zajistit splnění hlukových limitů uvnitř budovy. Žádná další omezení v tomto pásmu již nejsou. V těchto obcích a městských částech zajišťuje letiště již od roku 1998 výměnu oken za protihluková s předepsanou neprůzvučností. Z těchto důvodů a v souvislosti s plánovanou paralelní dráhou projevily zájem o urychlené zahrnutí do OHP i Hostivice.

Obrázek 7 – schéma hranic Ochranného hlukového pásma letiště Praha-Ruzyně



Zdroj: Česká správa letišť

Z výše uvedeného vyplývá, že pokud obec (MČ) leží v širším pásmu OHP (zóna A), prakticky nic nelimituje novou zástavbu sloužící k bydlení. Předpoklad splnění hlukových limitů uvnitř staveb je při dnešních technologických standardech téměř samozřejmostí. Hlukové zatížení ve venkovních prostorech (zahradách, parcích apod.) se však vůbec neuvažuje. Proto například Horoměřice, ležící přímo v ose hlavní VPD a zároveň v zóně B OHP, mohly v posledních 20 letech téměř zdvojnásobit počet obyvatel. Jedním z možných řešení by bylo například znemožnit rozšiřování ploch v ÚP sloužících k bydlení, nebo omezit maximální velikost nově vymezených ploch k bydlení v obcích zahrnutých v OHP.

Celá situace kolem OHP a možností regulovat počet obyvatel žijících v oblastech zasažených nadměrným hlukem z provozu letiště se vyznačuje nekoncepčními návrhy, kdy se řeší až nastalé problémy a nesnaží se jejich vzniku předcházet. Podobná je i situace v případě paralelní VPD 06R/24L. Tento záměr je zpracován již od 70. let 20. století v územně plánovací dokumentaci, ale žádné limity pro využití území z něho nevyplývají. Výsledkem je výrazný rozvoj bydlení v sídlech ležících přímo či v těsné blízkosti její osy s potenciálním konfliktem obytné a dopravní funkce v území (podrobněji v kapitole 6). V ideálním případě by mělo vyhlášení OHP i se zpřísněnými regulativy pro jeho území předcházet realizaci záměru a to až v řádu

desítek let ³. V současné době jsou zpracovány studie na rozšíření OHP (mapa navrhovaného OHP je v příloze) pro případ nové paralelní VPD, ale územní rozhodnutí, které by uvedlo nové OHP v platnost, je v nedohlednu.

7.3 Finanční kompenzace ze strany letiště

Dalším nástrojem, který provozovatel Letiště Praha a.s. používá ke snížení negativních vlivů provozu, jsou různé druhy finančních příspěvků/dotací obcím a městských částem v okolí.

Tím nejvýznamnějším je zajištění výměny oken u rodinných a bytových domů, škol a veřejných objektů, které se nacházejí v širším pásmu OHP. Cílem je zvýšit ochranu proti hluku z provozu letiště. Za posledních 12 let poskytla společnost Letiště Praha a.s. na výměnu oken vlastníkům budov přes 600 milionů Kč a podpora bude dále pokračovat. Jednou z možných překážek pro rozšíření OHP o další území celky je i fakt, že vedení letiště by muselo opět dotovat výměnu oken v těchto obcích a znamenalo by to pro něj další finanční výdaje.

Je nutné říci, že často jsou tyto příspěvky poskytovány na aktivity, které mají minimální nebo žádný vliv na snižování hlukové či jiné zátěže plynoucí z provozu letiště. Takovým příkladem jsou další dva dotační programy. Z programu „ŽIJEME ZDE SPOLEČNĚ“ jsou podporovány větší investiční akce ve veřejném prostoru jako opravy místních komunikací, výstavba a rekonstrukce kanalizací, výstavba dětských hřišť, cyklostezek a obecních parků. Celkem tento program za 7 let své existence poskytl na tyto účely přes 150 milionů Kč. Druhý program nese název „DOBŘÍ SOUSEDSTVÍ“ a jeho náplní je podpora veřejně prospěšné činnosti. Příspěvky plynou na projekty v oblasti kultury, sportu, vzdělávání nebo zdravotnictví a na další činnosti v sociální sféře. Od roku 2007 na tyto účely letiště vyčlenilo částku téměř 40 milionů Kč, jen v roce 2010 bylo podpořeno 35 projektů.

Pro úspěšné čerpání dotací z těchto programů je nutné aby obec/MČ byla členem *Sdružení právnických osob dotčených provozem letiště Praha/Ruzyně*. Z programu Dobré sousedství mohou čerpat i nezisková a občanská sdružení či spolky působící na území těchto obcí/MČ. Výběr projektů způsobilých pro podporu schvaluje dozorcí

³Ve finských Helsinkách bylo již 20 let před rozšířením letiště Vantaa o paralelní dráhu zapracováno do územních plánů dotčených sídel poměrně rozsáhlé ochranné pásmo, které regulovalo účinně rozvoj obytné funkce tak, aby se předcházelo následným konfliktním situacím v území (ARC)

rada Letiště Praha a.s. Konečná finanční částka je poskytována kvůli lepší právní průchodnosti formou daru.

Výše uvedené dotační tituly jsou vítanou finanční injekcí zejména pro menší obce v okolí letiště s nízkým rozpočtem, neumožňujícím realizaci větších investičních akcí. Například obec Kněževes měla příjmy rozpočtu v roce 2010 necelých 16 milionů Kč, přičemž dvě dotace (ve skutečnosti dary) od Letiště Praha a.s. na projekt v oblasti ochrany ŽP a přístavby MŠ činily dohromady více než 4,5 milionů Kč (téměř 30 % příjmů rozpočtu). Také v rámci terénního šetření potvrdilo 12 z 15 představitelů dotčených obcí/MČ, že jim finanční pomoc od provozovatele letiště pomáhá udržet vyrovnaný rozpočet. Zhruba 1/3 z nich její výši považuje za nedostatečnou vzhledem k negativním dopadům, které na obce/MČ kvůli provozu doléhají. Zároveň by jejich představitelé uvítali, pokud by existovala progresivita v poskytování kompenzací vzhledem k poloze obce/MČ vůči letišti a jeho VPD a také velikosti dané obce/MČ. V současnosti jsou kompenzace/dotace rozdělovány „ad hoc“ jednotlivým projektům na základě odborného rozhodnutí dozorčí rady Letiště Praha a.s.

Pokud shrneme celý systém kompenzací/dotací obcím a MČ zjistíme, že ke snižování negativních vlivů provozu letiště pomáhají především příspěvky na výměnu oken na území OHP. Další podpořené projekty spíše slouží k vylepšení občanské vybavenosti a služeb a podporují místní sdružení a spolky. Taková podpora může být chápána jako získávání loajality představitelů obcí/MČ a místních obyvatel. Z terénního šetření zároveň vyplynulo, že pokud některá obec/MČ vystupovala proti rozšiřování letiště a dalšímu zvyšování intenzity provozu, bylo pro ni těžké v následujících letech dotaci získat.

7.4 Kompletní environmentální strategie Letiště Praha a.s.

Pod tímto pojmem si můžeme představit ucelený soubor procesů a aktivit, které provozovatel letiště vykonává s ohledem na snížení negativních dopadů na své okolí. Jejich cílem je při zvyšování přepravních výkonů letiště zároveň snižovat nebo alespoň udržet současnou úroveň negativních vlivů na okolní území (Graham 1999). Přesto bychom mohli tuto strategii nazývat spíše socio-environmentální, neboť většina negativních vlivů působí především na sféru sociální. Z toho pramení také nutnost rozvinout dostatečně efektivní a dlouhodobou komunikaci s rezidenty a dalšími zainteresovanými osobami a subjekty, kteří bydlí či jinak působí v okolí letiště.

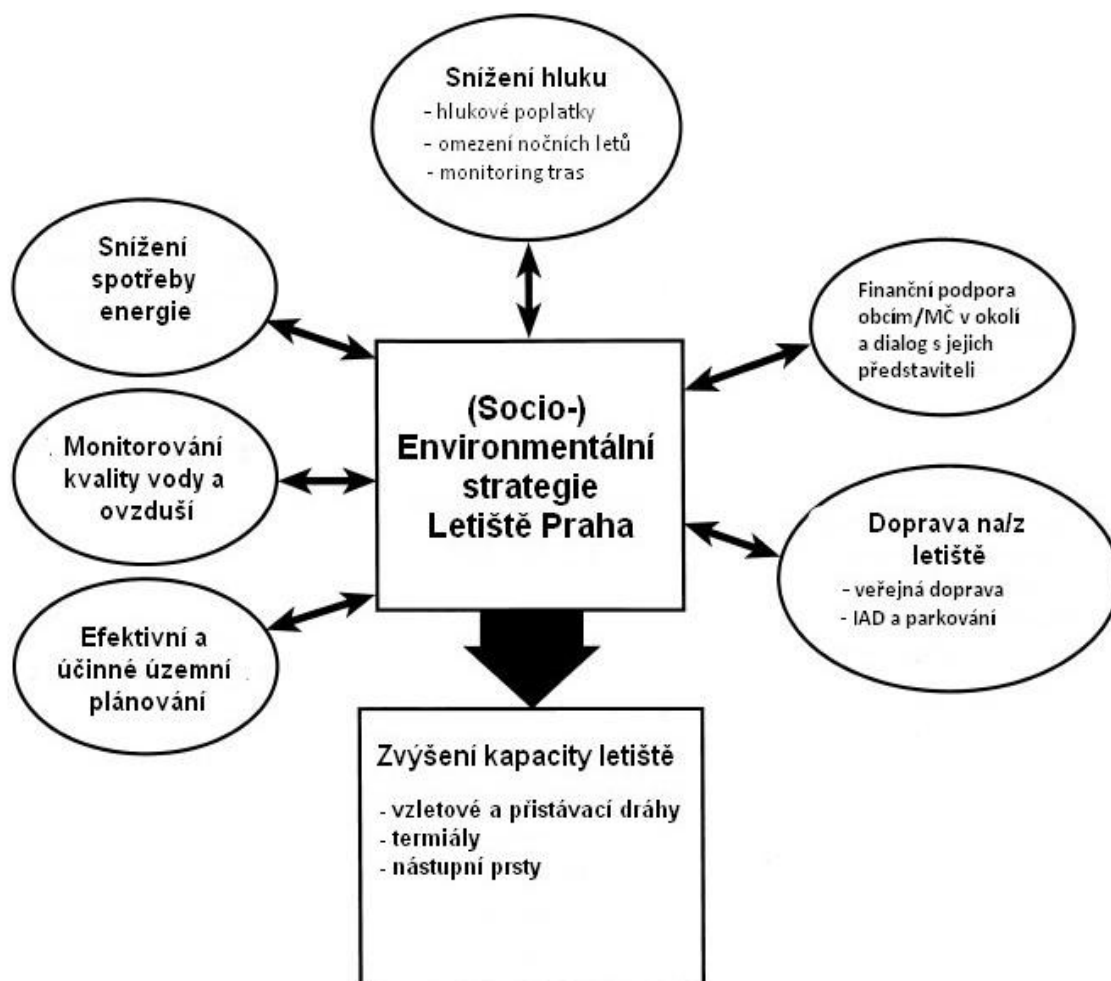
Na obrázku 7 je zachycen přehled aktivit, které můžeme dohromady nazývat Environmentální strategií. Zdaleka ne všechny může letiště samo vykonávat a řídit je. Letiště Praha a.s. je subjektem, který provádí protihluková opatření (hlukové poplatky, monitoring hluk a tras letadel, provozní opatření ke snížení hluku apod.), sleduje kvalitu ovzduší, vody a půd v okolí letiště, finančně podporuje rozvojové projekty v okolních obcích a městských částech zasažených provozem letiště. Tyto části environmentální strategie, které realizuje provozovatel Letiště Praha a.s. sám, jsou prováděny poměrně kvalitně a s dostatečnými výsledky.

Do dalších částí strategie však vstupuje provozovatel letiště jako jeden z mnoha zainteresovaných subjektů, které v dané oblasti působí a konečné rozhodnutí zpravidla leží na jiné organizaci/společnosti.

Tím je i problematika návazné pozemní dopravy sloužící pro spojení letiště s centrem Prahy a jeho zapojení do širších dopravních sítí⁴. Letiště prosazuje kapacitní spojení s centrem města buď formou metra, nebo pozemní expresní vlakové linky (bližší viz Jovanovič 2008). Rozhodnutí však leží na Dopravním podniku hl. města Prahy, případně Českých drahách jako hlavních investorech projektů. Podobně složitá je i situace v oblasti územního plánování. Do tohoto procesu může provozovatel letiště zasáhnout pouze v omezené míře (podrobněji v kapitole 7.2).

⁴ Zejména při cestování na střední vzdálenosti (do 800 km) je stále častěji využívána železnice (zejména tzv. vysokorychlostní tratě (VRT)). Více o možné substituci letecké dopravy na tuto vzdálenost v článku autorů Givony et Banister (2007)

Obrázek 8 – Schéma Environmentální strategie Letiště Praha a.s.



Zdroj: Letiště Praha a.s., Graham (1999) a vlastní úpravy

Většina výše zmíněných procesů dnes patří ke standardu na všech velkých letištích ve vyspělých zemích světa. Kompletní environmentální strategie mají počátek v zemích severozápadní Evropy, kde jsou negativní vlivy letišť na jejich okolí největší, neboť se nacházejí v hustě osídlených oblastech. Vedení Letiště Praha a.s. v posledních 10 letech udělalo v tomto směru velký krok kupředu. Bariéry jsou však stále v oblastech územního plánování a ve spojení letiště s centrem města a jeho napojení na další dopravní módy (především vlak a městská hromadná doprava, méně silniční doprava).

8 Pozitivní dopady letiště Praha-Ruzyně na okolní region

Mezinárodní letiště mají podle mnoha studií nezpochybnitelný pozitivní vliv na ekonomiku okolních regionů (např. York Aviation 2004, Brueckner 2003, Hakfoort et al. 2001, Irwin et Kassarda 1991, O'Connor 2003). Letiště jsou významným motorem nejen regionální ale i národní ekonomiky a jejich přínos nespočívá pouze v poskytování infrastruktury pro vzlet a přistání letadel, ale fungují jako důležité subjekty ekonomiky, které nabízejí velkou škálu dopravních spojení a tím zvyšují dopravní dostupnost daného území. Letiště jsou komplexní ekonomická centra, kde se střetává mnoho aktivit dohromady (Warfemius et al. 2010). Již Hoare (1973) ve své práci poměrně výstižně přirovnal letiště k růstovým pólům regionální ekonomiky, které svými intenzivními vazbami na okolí vytvářejí podmínky pro hospodářský růst. Přítomnost mezinárodního letiště je rovněž jedním z důležitých lokalizačních faktorů pro usídlení nových firem. Na jeho významnost jsou v odborné literatuře různé pohledy (blíže v kapitole 4.2 a také v dílech Bel et Fageda 2008, Brückner 2003 nebo Button 1999). V neposlední řadě umožňuje letiště větší akcesibilitu jednotlivých měst a regionů a vyšší míru konektivity mezi nimi, což je jedním z klíčových aspektů moderní společnosti (Keeling 2009). V následujících podkapitolách se budu postupně zabývat jednotlivými pozitivními dopady, které Letiště Praha má na okolní region i celou ČR.

8. 1 Širší pozitivní dopady letiště Praha-Ruzyně na mezuregionální úrovni

V následující podkapitole zmíním a budu diskutovat některé dopady pražského letiště na národní a meziregionální úrovni. Letiště Praha-Ruzyně je největším letištěm v Česku, projde jím přes 90 % všech odbavených cestujících i zboží na našem území. I přes nedávný rozvoj služeb a větší nabídky cílových destinací na letištích v Brně a Ostravě, nebudou ani v příštích desetiletích tato letiště vzhledem ke své malé spádové

oblasti schopné konkurovat Praze. Navíc pražské letiště je již zavedené a má ve světě velmi dobrou reputaci⁵. Jeho význam v rámci České republiky posiluje i extrémní koncentrace ekonomických a politických aktivit do Prahy, což znesnadňuje větší rozvoj jakéhokoli letiště mimo tuto metropolitní oblast. Proto můžeme jednoznačně tvrdit, že některé výhody plynoucí z jeho existence, mají makroregionální dopad pro celou spádovou oblast letiště.

Letiště Praha-Ruzyně umožňuje v současnosti využít přímé linky do 128 světových destinací. Díky této nabídce spojů a zapojení pražského letiště do evropské dopravní sítě se zvýšila konektivita mezi Českem a ostatními zeměmi a letiště tak funguje jako brána spojující lokální místa s globálním prostorem. To umožňuje pomocí leteckých spojení zprostředkovat různé typy kontaktů. Ať už jsou to služební cesty nebo výjezdový a příjezdový cestovní ruch. Navíc podle agentury CzechTourism (2011) je celoevropským trendem v cestovním ruchu zkracování délky pobytu, což zvýhodňuje destinace s dobrým leteckým spojením jako je právě Praha.

Některé studie také uvádějí velmi těsný vztah mezi vývojem národní ekonomiky a leteckou dopravou. Například Chvojková (2005) ve své práci dokazuje významnou vazbu mezi vývojem HDP Česka a přepravními výkony pražského letiště v Ruzyni. Sílu závislosti měří pomocí Pearsonova korelačního koeficientu r , jehož hodnota v tomto případě dosahuje 0,98, což značí velmi silnou pozitivní závislost obou proměnných. Autorka již však jaké příčiny za tímto vztahem jsou a, co nám vlastně říká.

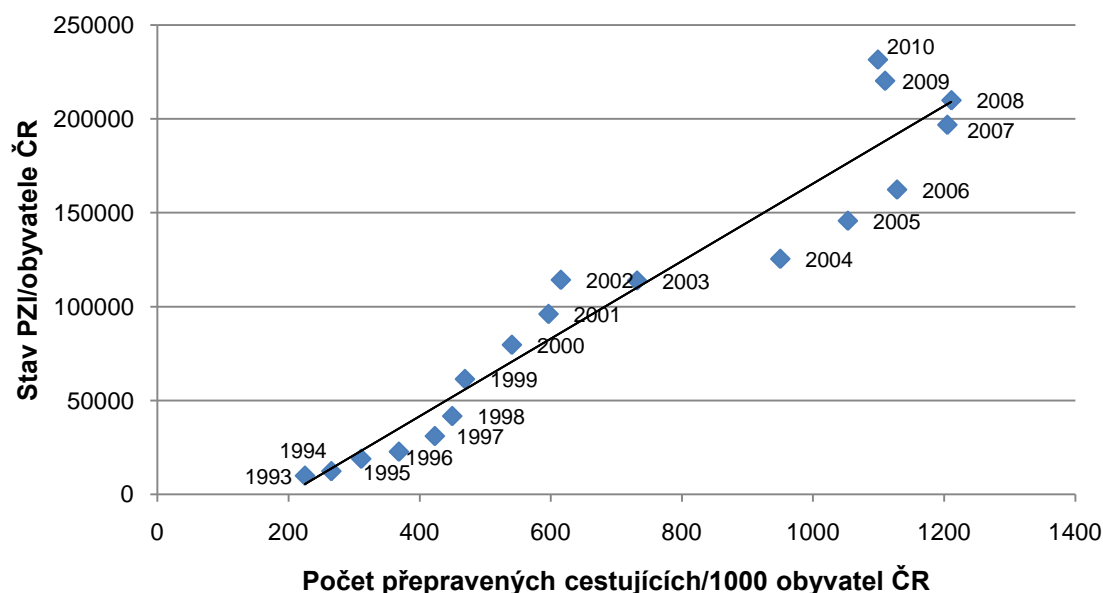
Z našeho pohledu se jeví jako vhodnější pro ilustraci, jak těsně je propojena letecká doprava s vývojem ekonomiky, porovnání přepravních výkonů letiště Praha-Ruzyně a výše přímých zahraničních investic (PZI) do ČR. Výše PZI je dobrým ukazatelem otevřenosti domácí ekonomiky a její provázanosti s ekonomikou globální. Například Dicken (2007) uvádí, že PZI jsou primárním mechanismem propojování v globální ekonomice a hlavním hybatelem jsou aktivity nadnárodních společností. V Česku se po politických a ekonomických změnách z úvodu 90. let otevřel velký potenciál pro zahraniční kapitál, což s sebou přineslo to, že ekonomika byla v posledních 10–15 letech tažena výrazně právě PZI a aktivitami zahraničních společností. Je obecně známé, že pobočky zahraničních firem a firmy zapojené do globálních hodnotových řetězců mají výrazně vyšší nároky na kvalitní letecké

⁵ Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) udělila Letišti Praha za rok 2010 cenu Eagle Award za jeho výrazný rozvoj, spokojenost zákazníků se službami a transparentní a rovný přístup ke všem leteckým dopravcům.

spojení s mateřskými a ostatními státy (toto potvrzují studie různých autorů, např. Button et Taylor 2000, Hart et McCann 2000 nebo Smith et Timberlake 2001). Řešení mnohých úkolů se v této sféře neobjede bez osobního kontaktu a to zejména v sektorech terciéru a kvartéru (York Aviation 2004).

Proto jsem se rozhodl pomocí korelační analýzy prozkoumat sílu vztahu mezi stavem PZI a objemem přepravených cestujících na letišti Praha-Ruzyně mezi roky 1993 a 2010, přičemž obě proměnné relativizují počtem obyvatel ČR. Jelikož závislost mezi těmito proměnnými je téměř lineární, je vhodné použít Pearsonův korelační koeficient, který nabývá hodnot $<-1;1>$.

Graf 4 – Závislost počtu přepravených cestujících na letišti Praha-Ruzyně a stavu PZI v ČR v letech 1993–2010



Zdroj: ČNB 2011, Letiště Praha, vlastní výpočty

Graf závislosti i Pearsonův korelační koeficient r , který nabývá hodnoty blíží se 1, ukazují velmi těsnou závislost obou proměnných. Jeho kladná hodnota navíc signalizuje pozitivní závislost. To znamená, že pokud rostou hodnoty u jedné proměnné (např. počtu přepravených cestujících), zvyšují se i hodnoty té druhé (stav PZI).

Výše prokázaná závislost nám říká, že oba ukazatele jsou mezi sebou téměř přímo úměrné. Vysvětlení příčin však takto jednoduché není a nelze ho bagatelizovat na tvrzení, že posílení nabídky leteckých spojení či kapacity letiště bude generovat příliv nových zahraničních investic a firem, tak jak tomu občas mylně bývá v odborné literatuře (např. Bel a Fageda 2008). Oba ukazatele mají společnou příčinu a tou je růst ekonomiky a její rozvoj. Graf ukazuje zajímavé zjištění, že v dobách ekonomické konjunktury mezi roky 2004 až 2007 rostl počet přepravených cestujících rychleji než

úroveň PZI v Česku. Naopak v roce 2009 a 2010, kdy výkony letiště klesaly, úroveň PZI nadále rostla, i když pomalejším tempem. Můžeme tedy říci, že letecká doprava reaguje rychleji na ekonomické výkyvy než zahraniční investice, které jsou díky své strategické povaze a dlouhodobějšímu plánování méně závislé na vývoji ekonomiky a případné změny se projevují s větším zpožděním.

Tabulka 9 – výstup korelační analýzy

Pearsonův korelační koeficient r	0,9606
Koeficient determinace R²	0,9228

zdroj: vlastní výpočty

Postupné otevírání českého hospodářství a jeho propojování s globální ekonomikou do značné míry probíhá formou přílivu PZI a akvizic českých podniků zahraničními často nadnárodními společnostmi. V takovém případě se rapidně zvyšují nároky na kvalitní a rychlé spojení Česka s ostatními státy Evropy, což při absenci sítě vysokorychlostních železnic na našem území umožňuje pouze letecká doprava. Přesné statistiky jaký podíl přepravených osob na pražském letišti tvoří tzv. „business cestující“ k dispozici nejsou. Podle dostupných údajů (Civil Aviation Authority 2005, cit. ve Williams et Baláž 2009) však mohou tvořit na některých linkách i více než 1/3 všech cestujících; konkrétně na lince British Airways mezi Manchesterem a Amsterdamem představovali business cestující 39 %, na lince Liverpool–Amsterdam dokonce 44 % všech přepravených osob. Řada linek leteckých společností z Prahy vznikla také (ale nejen) kvůli intenzivním obchodním a ekonomickým vztahům mezi dvěma městy/regiony⁶. Můžeme tedy tvrdit, že letiště Praha-Ruzyně a jeho nabídka leteckých spojení se zvyšuje úměrně s tím, jak se česká ekonomika propojuje se zahraničím, a rostou obchodní vztahy s ostatními státy světa. Protože Česko má relativně malý domácí trh, budou hospodářské výsledky a ekonomický růst i v budoucnu záležet do značné míry na výši zahraničních investic, exportu a míře zapojení do globálních hodnotových řetězců. K tomu bude zapotřebí kvalitní letištní infrastruktura s dostatečnou kapacitou pro další možné rozšiřování nabídky leteckých spojů. Letecká doprava na rozdíl od železniční či silniční dopravy nevyžaduje téměř žádné veřejné investice do budování infrastruktury, což v dnešní době napjatých veřejných rozpočtů podporuje její další rozvoj.

⁶ Takovým příkladem může být třeba linka Praha–Braunschweig (kvůli blízkosti sídla Volkswagen), Praha–Dubaj (působí zde mnoho českých průmyslových firem) nebo např. linky směřující na východ do ruských měst a postsovětských republik, s kterými Česko pojí stále silné ekonomické vazby a kam se necestuje tolik v rámci cestovního ruchu.

8. 2 Letiště Praha-Ruzyně jako silné ekonomické centrum regionu

V následující podkapitole budu nahlížet na letiště Praha-Ruzyně jako na silnou ekonomickou jednotku v území, která na sebe váže další komerční aktivity. Budu se snažit charakterizovat jednotlivé typy aktivit, které se na letišti lokalizují a jejich vzájemnou provázanost. Zhodnotím jakým způsobem je rozložena zaměstnanost na letišti mezi přímou a nepřímou složku. V samostatné části se budu zabývat rovněž ověřením předpokladu, že firmy usídlené v logistických parcích v okolí letiště jsou navázány na jeho provoz a využívají jeho služeb (především rychle se rozvíjejícího nákladního terminálu).

8. 2. 1 Ekonomické subjekty usídlené v areálu letiště

Nejvýznamnějším subjektem na letišti a také nejdůležitějším pro jeho fungování je jeho provozovatel **Letiště Praha a.s.** Společnost vznikla v roce 2008 v rámci přípravy na privatizaci ze státního podniku Správa Letiště Praha s.p. Jediným akcionářem je stát prostřednictvím Ministerstva financí. Letiště Praha a.s. spravuje budovy letištních terminálů (Terminály 1,2,3) a proces odbavení cestujících a zavazadel (tzv. handling), vzletové a přistávací dráhy a pojezdové a parkovací plochy pro letadla. Zároveň poskytuje služby parkování v areálu letiště a provozuje velkokapacitní parkovací dům. Společnost Letiště Praha a.s. v současné době zaměstnává téměř 2 200 pracovníků. Její tržby v roce 2010 činil zhruba 5,5 miliard Kč a zisk tvořil necelou 1 miliardu Kč (Výroční zpráva Letiště Praha a.s. 2010). Hospodářské výsledky v posledních dvou letech do značné míry poznamenala ekonomická krize a s tím související nižší poptávka po letecké dopravě. Naopak stále rostoucí tendenci má výše příjmů z neleteckých aktivit. Podle Grahama (2008) se bude i nadále jejich význam pro provozovatele letišť zvyšovat. Některá letiště v metropolitních oblastech západní Evropy dokonce z neleteckých aktivit získávají až 2/3 svých příjmů (např. Londýn Heathrow, Gatwick a Stansted nebo Dublin). Letiště Praha a.s. dnes získává z této oblasti zhruba 40 % svých příjmů a tento podíl je v posledních letech konstantní. Jedná se především o pronájem obchodních a kancelářských prostor v Terminálu 1 a 2, pronájem pozemků dalším subjektům (hotely, business centra, administrativní budovy a další), pronájem reklamních ploch a VIP salonků. Podle informací poskytnutých p. Dušánkem z Letiště Praha a.s. se chce letiště orientovat především na komfort a služby poskytované cestujícím a neplánuje rozvíjet jiné komerční aktivity typu kancelářských a business prostor. Navíc v této oblasti jsou na pražském letišti podle

jeho vyjádření stále ještě volné kapacity a to jak v objektech vlastněných developery, tak v budovách, které vlastní Letiště Praha a.s.

Dalším významným subjektem působícím v areálu letiště jsou **České aerolinie a.s. (ČSA)**, jejichž dominantním akcionářem je stát. Společnost poskytuje především služby letecké přepravy, ale v dceřiných firmách nabízí i další aktivity jako služby pozemního handlingu, opravy a údržby letadel a výcvik pilotů a palubního personálu. Jejich spjatost s letištěm potvrzuje fakt, že v roce 2009 46 % výkonů letiště zajišťovaly právě ČSA. Problémy společnosti se tak do značné míry projevují i na výkonech letiště. ČSA v roce 2009 hospodařily se ztrátou 3,7 miliard Kč při celkových tržbách 19,8 miliard Kč, počet zaměstnanců meziročně poklesl o 10 % na necelých 4 200. Proto byla v roce 2010 zahájena restrukturalizace podniku (Výroční zpráva ČSA 2009). Ta spočívá především ve snižování mzdových nákladů, zeštíhlení letadlového parku a zrušení některých neprosperujících spojení. Výsledky se částečně dostavily, neboť hospodaření společnosti skončilo v roce 2010 ziskem cca 70 milionů Kč při celkových tržbách 16,9 miliard Kč. Podle předsedy představenstva ČSA Miroslava Dvořáka (Týden 2011) se bude dále pokračovat v zeštíhlování flotily a nabízených destinací, přičemž podíl aerolinek na výkonech pražského letiště v letošním roce klesne pod 40 %. Kapacity se však letišti daří zaplnit jinými společnostmi, například německou Lufthansou, která zde výrazně expanduje.

Obrázek 9 – Administrativně-provozní budova ČSA v areálu letiště



Zdroj: server www.imaterialy.cz

Stát kvůli chystané privatizaci směřuje k vytvoření tzv. Českého Aeroholdingu, jehož součástí se stanou jak Letiště Praha a.s. tak ČSA a jejich dceřiné společnosti.

Cílem je vytvoření silného subjektu, který bude díky provozním a finančním úsporám samofinancovatelný bez nároků na státní rozpočet. Všechny společnosti holdingu budou obchodně autonomní.

Další společností působící na letišti je **Řízení letového provozu s.p. (ŘLP)**. Tento státní podnik poskytuje navigační služby pro letadla prolétávající území Česka z Národního integrovaného střediska řízení letového provozu sídlící v Jenči u Prahy (jen zhruba 3 km od areálu letiště).

Obrázek 10 – Budova Řízení letového provozu v Jenči u Prahy



zdroj: www.kaltmeyer.cz

K vymístění této služby z areálu ruzyňského letiště došlo v roce 2007, protože tehdejší prostory již kapacitně nepostačovaly stále se rozvíjejícím potřebám ŘLP. Od roku 1995 se trojnásobně zvýšila intenzita provozu ve vzdušném prostoru Česka. Dnes jsou přímo z prostor letiště zajišťovány jen přibližovací a letištní služby řízení související s přistáním a vzletem letadla a veškerým pozemním pohybem na letištní ploše. Tržby ŘLP dosáhly v roce 2010 3,3 miliardy Kč a podnik zaměstnával téměř 900 pracovníků (Výroční zpráva ŘLP s.p.).

Dalším tentokrát již ryze komerčním subjektem je **Travel Service a.s.** založená v roce 1997. Společnost poskytuje služby charterové a pravidelné letecké přepravy (prostřednictvím své značky SmartWings). Firma má sídlo v areálu pražského letiště a zde má také svou domovskou bázi. V roce 2009 se společnost umístila v anketě „Českých 100 nejlepších“. Její tržby dosahují téměř 7 miliard Kč a počet zaměstnanců přesahuje 600 (Výroční zpráva Travel Service a.s.).

Výše uvedené společnosti jsou nejvýznamnějšími subjekty usídlenými na letišti a provozujícími zde své služby. Jejich velikost měřená tržbami a počtem zaměstnanců je řadí mezi velmi silné ekonomické subjekty. Další firmy, které sídlí na letišti nebo tu mají svou provozovnu, můžeme shrnout do následujících kategorií podle typu jejich činnosti.

Mezi velmi rychle se rozvíjející oblast podnikání na pražském letišti patří nákladní přeprava, tzv. Cargo Handling (blíže o vývoji nákladní přepravy v kapitole 3). V areálu letiště se nacházejí dva terminály společností Menzies Aviation a Skyport. O rostoucím objemu přepravy nákladu na pražském letišti svědčí i to, že na ranvej dosedá pravidelně dohromady 5x týdně obří Boeing 747 čínských nákladních společností China Airlines a Yangtze River Express. Navíc jsou v administrativních budovách Cargo terminálů usídleny pobočky velkých nadnárodních dopravních a logistických společností, které sdílejí výhodnou pozici přímo v areálu letiště, kde mohou pohodlně obsluhovat import i export zásilek. Patří mezi ně např. DHL Express, Schenker DB, Ceva Logistics, UPS, Kühne + Nagel nebo Gebrüder Weiss.

Další oblastí aktivit typickou pro letiště jsou ubytovací služby. V areálu letiště najdeme celkem 5 hotelů různých úrovní. Jsou to Hotel Tranzit 2, který se nachází přímo ve spojovací části mezi Terminály 1 a 2. Dále pak pobočky mezinárodní ubytovací sítě hotelů Courtyard by Marriott a Holiday Inn, které jsou lokalizovány v docházkové vzdálenosti od Terminálu 1 a 2. U Terminálu 3 se pak nachází Hotel Ramada a ubytování společnosti Full Board Accomodation. Tyto hotely jsou často využívány tranzitními cestujícími, kteří jsou zde nuceni kvůli přestupu či zpoždění letadla strávit nocleh.

Specifickou a velmi různorodou skupinou ekonomických subjektů jsou ty lokalizované přímo v letištních terminálech. Nabídka a využití obchodních prostor se za posledních několik let velmi rozrostly. V těchto místech nabízí své služby téměř 100 obchodů a restaurací a také jsou zde pobočky mnoha leteckých a cestovních kanceláří případně dopravních společností nabízejících pozemní přepravu či půjčovny aut.

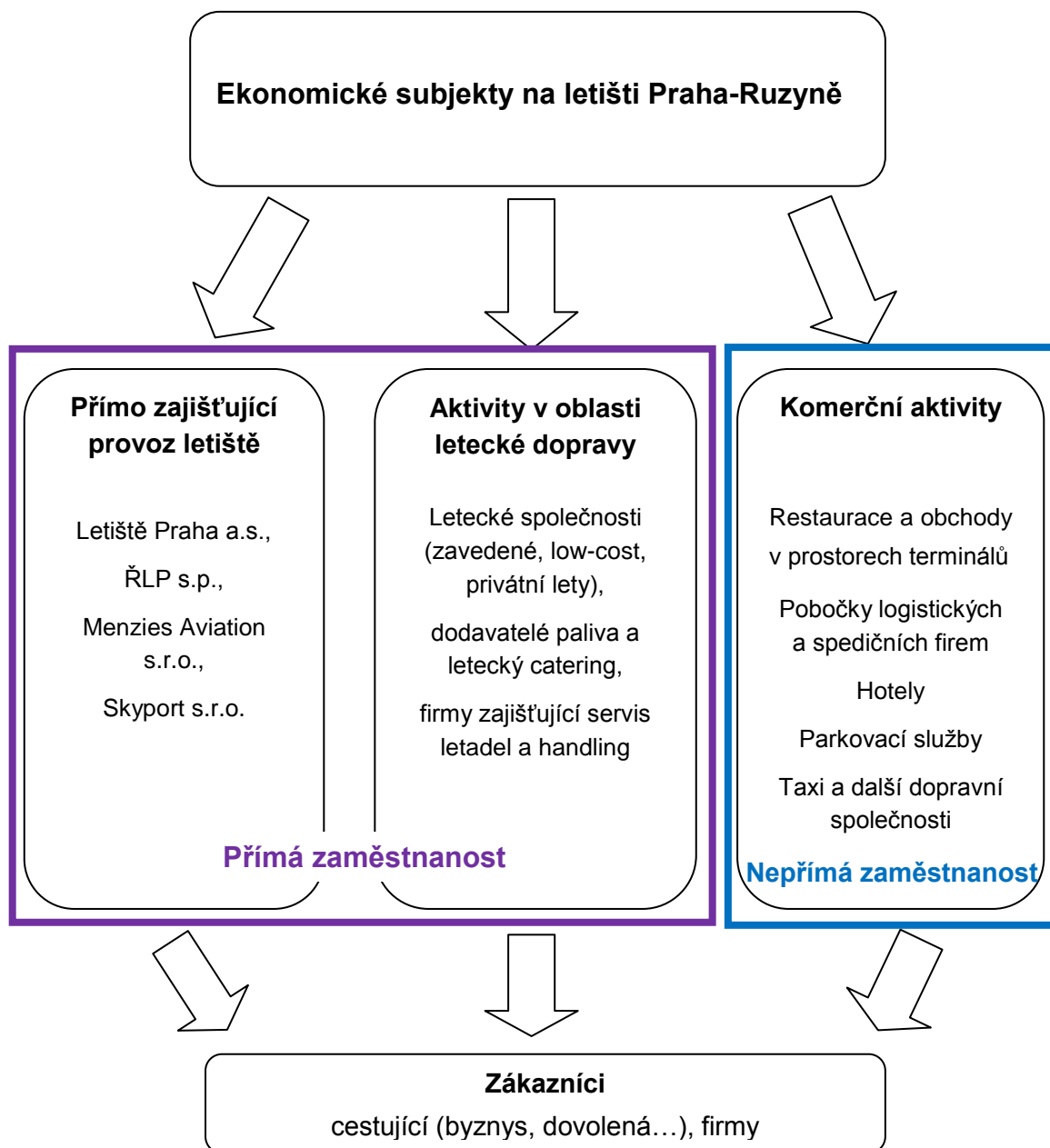
Obrázek 11 – Komerční zástavba v areálu letiště, budovy Europort a ABC



Zdroj: vlastní fotografie autora

Před několika lety vyrostly přímo u letištních terminálů dva administrativní komplexy developerů komerčních nemovitostí. Prvním z nich je budova Europort, nachází se naproti nejstarší části Terminálu 1 – dnes sloužící k přiletům mimo země Schengenské dohody. Ta nabízí přízemí celkem 3000m² ploch maloobchodních jednotek k pronájmu (v současnosti obsazeno ze ¾ - Billa, Schlecker, KB, restaurace). Zbytek sedmipatrové budovy využívá Hotel Marriot. Druhým objektem je Airport Business Center (ABC). Tato budova nabízí výhradně kancelářské prostory v sedmi nadzemních podlažích o celkové ploše 9 000 m², z čehož cca 90 % je obsazeno. Jsou zde usídlené pobočky logistických firem (Cargto Partners, DHL) nebo leteckých společností (Lufthansa, Austrian airlines, ČSA). Potvrzuje se tak, že rozvoj administrativních prostor na pražském letišti je v současnosti velmi dynamický, byť stále zaostává za úrovní na letištích západní Evropy, a proto další růst objemu přepravy přinese zcela jistě zvýšenou poptávku po tomto typu prostor. Nejčastěji jsou tyto kapacity obsazovány leteckými společnostmi či logistickými a spedičními firmami.

Obrázek 12 – Schéma ekonomických aktivit lokalizovaných v areálu letiště



Zdroj: vlastní návrh

Velmi rychle se rozvíjející a poměrně novou oblastí jsou i firmy poskytující služby tzv. všeobecného letectví. Tyto společnosti nabízejí soukromé letecké služby prováděné prostřednictvím malých tryskových letounů výhradně pro exkluzivní klientelu. Svou základnu mají v Terminálu 3 (bývalé staré letiště), kde se nachází i potřebná infrastruktura a doprovodné služby (hangáry, VIP odbavení apod.). Tyto společnosti kromě vlastních přepravních služeb poskytují i poradenství, prodej a údržbu pro malé tryskové letouny. Nejvýznamnější firmy v tomto oboru mající své kapacity na pražském letišti jsou ABS Jets, Grossmann Jet Service. Je zde také usídlena

společnost Aviation Service poskytující komplexní servis pro majitele malých tryskových letounů.

Následující schéma (Obrázek 8) zachycuje přehledně strukturu ekonomických aktivit lokalizovaných na letišti Praha-Ruzyně. Byť jednotlivé aktivity nelze oddělovat, neboť mají významné vzájemné vazby, pro potřeby vytvoření přehledného schéma je vhodné je rozdělit do následujících ucelených oblastí.

Výše uvedené schéma podává přehledný a strukturovaný obraz toho, jaké různé typy ekonomických aktivit se na letišti lokalizují a doplňuje tak jejich popis z předchozího textu. Dává tak zřetelnou odpověď na výzkumnou otázku definovanou v úvodu práce, která se týkala toho, jaké aktivity jsou na pražském letišti lokalizovány.

8. 2. 2 Přímá a nepřímá zaměstnanost na letišti Praha-Ruzyně

Mnoha studiemi je prokázáno, že mezinárodní letiště jsou místa s výraznou koncentrací pracovních příležitostí, jejichž objem je závislý na počtu přepravených cestujících (Hoare 1973, Irwin a Kassarda 1991, Hart a McCann 2000, Haakfort et al. 2001). Pro letiště Praha-Ruzyně zjistila Chvojková (2005), že přímých zaměstnanců bylo v roce 2004 zhruba 6 500 a pracovníků v nepřímo navázaných firmách bylo cca 14 000. V následující části přiblížím alespoň rámcově, jakým způsobem se od té doby vyvinula zaměstnanost na pražském letišti a jak je rozdělena mezi její jednotlivé typy (pro definice pojmů přímá a nepřímá zaměstnanost v literatuře viz kapitola 4. 2). Je nutné zmínit, že pojmy přímé a nepřímé zaměstnanosti jsou v literatuře vykládány různě, a proto porovnatelnost jednotlivých získaných hodnot je omezená a mohla by vést k nepřesným závěrům.

Pod přímou zaměstnanost můžeme zahrnout pracovníky provozovatele letiště společnosti Letiště Praha a.s. Jejich počet se od roku 2008, kdy dosáhl nejvyšší úrovně (necelých 2 500), snížil kvůli ekonomické krizi a poklesu počtu přepravených cestujících na dnešní hodnotu 2 200 zaměstnanců. Dalším významným zaměstnavatelem v této oblasti jsou České aerolinie a.s., které zaměstnávají zhruba 4 200 lidí. Třetím subjektem přímo souvisejícím s provozem letiště je Řízení letového provozu, které zaměstnává téměř 900 pracovníků. Dalšími společnostmi, které můžeme zařadit pod přímou zaměstnanost, jsou letecká společnost Travel Service a.s. a provozovatelé nákladních terminálů Menzies s.r.o. a Skyport s.r.o., letečtí přepravci nabízející soukromé lety či společnosti zabývající se handlingem a dodavatelé paliva. Podle dostupných údajů je tak na letišti ve firmách přímo spojených se zajištěním letecké přepravy zaměstnáno zhruba 9 000 lidí různých profesí. Na 1 milion přepravených cestujících tak připadá zhruba necelých 800 přímo zaměstnaných lidí.

To je v souladu se zjištěním studie York Aviation (2004), která při průzkumu mezi evropskými letišti zjistila, že na 1 milion přepravených cestujících připadá u obdobně velkých letišť zhruba 850 přímých pracovních míst.

Mezi nepřímou zaměstnanost řadíme pracovníky firem, které poskytují doprovodné služby pro cestující či jiné firmy, které mají z různých důvodů své sídlo v areálu letiště. Zjistit jejich přesný počet je prakticky nemožné a musíme tudíž vycházet z údajů, které poskytuje Letiště Praha a.s. To odhaduje, že v celém areálu pracuje dohromady přes 17 000 zaměstnanců. Pokud od tohoto čísla odečteme 9 000 přímých pracovních míst, získáme hodnotu cca 8 000 nepřímých pracovních míst, která jsou vytvořena přímo v areálu letiště.

Pouze spekulativně můžeme odhadovat tzv. indukovanou zaměstnanost, tedy pracovníky v odvětvích, které rostou díky výdajům lidí zaměstnaných přímo a nepřímo na letišti a také ty, jejichž firmy přitáhl do blízkosti letiště tzv. efekt dopravní infrastruktury („transportation impact“ viz Twomey a Tomkins 1996). Částečně se pokusím v další kapitole poodkrýt tento efekt v případě firem usídlených v logistických parcích v okolí letiště, kde je předpoklad určitého těsného vztahu a využívání služeb letiště. Dalším typem dopadů jsou tzv. katalytické dopady („catalytic impacts“, blíže např. ve studii York Aviation 2004), které znamenají širší výhody letiště pro okolní region (blíže v kapitole 8. 1).

Celkově ovšem můžeme říci, že letiště Praha-Ruzyně je významným poskytovatelem pracovních příležitostí, které nesouvisí pouze se zajištěním jeho dopravní funkce. Přímá zaměstnanost se od posledního sledování Chvojkovou (2005) zvýšila z 5,5 tisíce na cca 9 tis. pracovních míst. Z metodologického hlediska však není možné porovnat nepřímou zaměstnanost, neboť v této práci jsou uvažovány pouze pracovní místa v areálu letiště. Dle mého názoru není možné spolehlivě vyčíslit tzv. indukovanou zaměstnanost, neboť jen stěží můžeme postihnout opravdu všechny navázané firmy v okolí letiště.

8. 2. 3 Vztah letiště a firem v logistických parcích v jeho okolí

Letecká nákladní přeprava umožňuje rychlou přepravu maloobjemového zboží na velké vzdálenosti. Letištní nákladní terminál je v dnešní moderní době významným faktorem, přispívajícím ke konkurenceschopnosti ekonomiky (Kassarda 2005). Strukturální změny v oblasti distribuce zboží upřednostňují silniční a leteckou přepravu na úkor vodních cest a železnic (Hesse 2004). Podle odhadů OECD (Cristureanu 2007) až 1/3 celosvětového zboží (měřeno jeho cenou!) je přepravováno leteckou dopravou.

Obrázek 13 – Rozmístění logistických parků v okolí letiště Praha-Ruzyně



Zdroj: Google Maps, vlastní úpravy

V této podkapitole se budu snažit objasnit, zda pro firmy v logistických parcích v okolí letiště Praha-Ruzyně je jeho blízkost významným lokalizačním faktorem, a jestli ve větší míře využívají služby především nákladních terminálů. Předpoklad, že firmy v podnikatelských zónách v okolí letiště jsou navázané na jeho provoz, vyslovila ve své práci již Chvojková (2005), nijak ho však empiricky neprokázala. Podrobný výzkum v této oblasti provedli Warfemius et al. (2010) v případě nizozemského letiště Schiphol. Jejich studií je možné se inspirovat metodologicky, neboť v okolí letiště Schiphol v blízkosti Amsterdamu je lokalizováno mnoho tzv. Evropských distribučních center nadnárodních společností s celoevropskou působností. V případě tohoto sledování je zřejmé, že firmy v logistických parcích budou mít až na výjimky pouze regionální až

národní působnost (samostatně pro Čechy, celé Česko, ČR–SR, maximálně pak region střední Evropy).

Obrázek 14 – Areál Airport Logistic Park v obci Kněževes



Zdroj: vlastní fotografie autora

Pro ověření hypotézy byly vybrány firmy usídlené v logistických parcích s maximální vzdáleností 6 km od nákladních terminálů ruzyňského letiště. Samozřejmě jde o zjednodušující předpoklad – je pravděpodobné (a rozhovory to potvrdily), že služby nákladních terminálů využívají i firmy ze vzdálenějších míst ČR. V rámci této studie se však snažím objasnit, zda existují užší vazby mezi firmami lokalizovanými v těsné blízkosti letiště. Vstupním předpokladům odpovídaly tyto 4 logistické parky (viz obrázek 9):

- Airport Logistic Park – byl otevřen v roce 2001, leží na okraji obce Kněževes, přímo v blízkosti letiště a nákladních terminálů (vzdálenost 1,5 km). Jeho celková plocha činí 56 tis. m² skladových hal a 1 tis. m² detašovaných administrativních ploch. V současné době je obsazen z cca 2/3 a to 8 firmami.
- Panattoni Park Prague Airport – byl otevřen v roce 2009 v blízkosti obce Dobrovíz. Jeho výhodou je kromě jiného napojení na lokální nákladní vlakovou trať. Jeho současná využitelná plocha je 55 tis. m², buduje se dalších přibližně 100 tis. m². Obsazenost parku je cca 90%, sídlí v něm 6 firem.
- Tulipán Park – leží na okraji města Hostivice. Nabízí 70 tis. m² skladové plochy, přičemž je v současnosti plně obsazen 10 firmami.

- Karlovarská Business Park – nabízí 45 tis. m² ploch, z kterých je 95 % obsazeno, sídlí zde 6 firem. Nachází se v těsné blízkosti křížení rychlostní silnice R7 a Pražského okruhu.

Obrázek 15 – Areál Panattoni Park Prague Airport v obci Dobrovíz



Zdroj: vlastní fotografie autora

Samotné získávání informací probíhalo formou řízeného rozhovoru s čelními představiteli firem usídlených v logistických parcích (nejčastěji obchodní ředitel, logistický manažer, vedoucí pobočky). Z důvodu relativně velké nevstřícnosti ze strany vedení firem proběhlo nakonec pouze 14 řízených rozhovorů napříč všemi parky.

Hlavním cílem bylo zjistit, zda firmy v logistických parcích jsou „na letišti závislé“ nebo „na letišti nezávislé“. Podle upravené metodologie z článku Warfemius et al. (2010)⁷ byly v mém sledování definovány firmy „na letišti závislé“ jako ty, které transportují skrz nákladní terminály letiště Praha-Ruzyně aspoň 15 % svého uskladněného zboží. Je nutné zdůraznit, že v průběhu terénního šetření bylo zjištěno, že v uvedených parcích v okolí letiště nesídlí pouze logistické a spediční firmy, v některých případech se jedná o sklady např. internetových obchodů apod.

Výsledky nám ukazuje tabulka 10. Pouze necelých 30 % subjektů usídlených v logistických parcích v blízkém okolí letiště Praha-Ruzyně můžeme definovat jako „na

⁷ V případě zmíněného článku byla stanovena hranice pro firmy „na letišti závislé“ 20 % zboží transportovaného skrz nákladní terminály letiště Schiphol. V této práci byla hranice snížena, neboť pražské letiště není tak rozvinuté, jako to amsterdamské a navíc Nizozemsko představuje tradiční lokalitu pro distribuční centra NNS (vzhledem k blízkosti logistického střed Evropy, který se nachází na území Belgie).

letišti závislé“ firmy. Při výzkumu v již zmíněném článku bylo zjištěno, že v případě letiště Schiphol cca 60 % logistických a distribučních center využívá pro transport zboží leteckou dopravu. To je poměrně značný rozdíl, který má příčinu v zatím stále malé rozvinutosti nákladní přepravy na pražském letišti. V případě našeho sledování se potvrdilo, že jednoznačně větší závislost na letišti mají logistické a distribuční firmy (21 % ze všech usídlených firem) než firmy ostatní (pouze 9 %).

Tabulka 10 – Míra využívání služeb letištních nákladních terminálů, údaje v %

	Firmy "na letišti závislé"	Firmy "na letišti nezávislé"	Celkem
Logistické firmy	21	43	64
Ostatní firmy	7	29	36
Celkem	29	71	100

Zdroj: vlastní šetření

Mezi společnostmi tzv. „na letišti závislými“ byly zastoupeny převážně pouze pobočky nadnárodních logistických firem, což ukazuje, že distribuci letecky přepravovaného zboží zajišťují především velké a zavedené firmy. Většina těchto firem má navíc v budově nákladních terminálů přímo své zastoupení a nabízí zde své služby. Jako významný lokalizační faktor uvedly blízkost letiště pouze 3 firmy ze 14 dotazovaných. Nejčastějším důvodem pro lokalizaci byla strategická poloha v rámci ČR, blízkost Prahy jako velkého trhu a také výhodný poměr mezi cenou a nabízeným prostorem.

Tento poslední faktor předznamenává proměnu ve funkčním využití území v okolí letiště, která proběhla či probíhá v mnoha zemích západní Evropy a nyní se začíná projevovat i v případě Prahy. Stále se zvyšující provoz na letišti snižuje potenciál využití území k bydlení. Lokality vystavené nadměrnému hluku mají i nižší jednotkové ceny půdy a v souvislosti s velmi dobrými dopravními možnostmi, které zde jsou, je o tyto plochy velký zájem ze strany developerů podnikatelských nemovitostí (především skladových areálů). Tento trend je v řadě zemí regulován ze strany místních samospráv, aby se předešlo přeplnění území a následným dopravním kongescím a nadměrnému zvyšování ceny půdy. Například v případě již zmíněného letiště Schiphol v Amsterdamu bylo možné využívat plochy v jeho okolí pouze pro aktivity, které využívají služby letiště. Tato politika byla prováděna společnými aktivitami provozovatele letiště a místní samosprávy. Můžeme tedy předpokládat, že v okolí letiště Praha-Ruzyně v souvislosti s jeho dalším rozvojem tato situace v budoucnu také nastane

a bude nutné se uvedené problematice blíže věnovat. Určité náznaky jsou patrné již dnes – na území obce Tuchoměřice vyrůstá nový logistický park, rozšiřuje se již stávající areál v obci Dobrovíz a rozsáhlý projekt stejného zaměření je plánován i v obci Jeneč. Navíc územní plány obcí v okolí letiště (především Dobrovíz, Hostivice, Jeneč, Kněževes, Pavlov, Středokluky) vymezují poměrně rozsáhlé plochy tzv. nerušící výroby a služeb, kde jsou následně skladové areály lokalizovány. Jak bylo zjištěno v rámci terénního šetření, většina usídlených firem ve větší míře služeb letiště nevyužívá. Developeři průmyslových nemovitostí však využívají dobré „image“ lokality (blízkost Prahy, letiště, Pražského okruhu i rychlostních komunikací) a staví zde nové skladové areály.

Ukazuje se, že tato část indukované zaměstnanosti, tzv. *transportation impact* (vysvětleno v kapitole 4.2), je v případě pražského letiště stále málo vyvinuta. Pokud budeme brát v potaz zjištění z terénního šetření, přispívají firmy usídlené v komerčních areálech v těsné blízkosti letiště pouze minimálně k indukované zaměstnanosti. Alespoň částečně využívají jeho služby pouze 4 firmy s cca 300 zaměstnanci. Vzhledem k rozsahu práce a terénního šetření nebyly osloveny všechny firmy v okolí letiště, které do této lokality mohla jeho blízkost přitáhnout. Proto je zřejmé se domnívat, že skutečná výše indukované zaměstnanosti bude ještě vyšší. S tím souvisí také její druhá složka, která nebyla v rámci této diplomové práce zkoumána, a která se týká lidí v oborech, kde utrácejí lidé přímo a nepřímo zaměstnaní na letišti.

Výše uvedená zjištění tak umožňují zamítnout hypotézu stanovenou v úvodu práce, že firmy usídlené v logistických parcích v okolí letiště jsou navázané na jeho provoz. Tak je tomu pouze u cca 1/3 firem. Převažují tak společnosti, pro které jsou významné jiné lokalizační faktory, především pak blízkost Prahy a klasické aglomerační výhody jak je definoval již A. Marshall (blíže viz Blažek et Uhlíř 2002). Ukazuje se tedy, že vzhledem k stále malé rozvinutosti nákladního terminálu na letišti Praha-Ruzyně, je nejčastěji zboží transportováno skrz významné logistické firmy přímo ke svým zákazníkům. Tyto logistické firmy nejsou ve větší míře lokalizovány v okolí letiště, protože aktivity v rámci letecké dopravy pro ně nepředstavují významnější podíl na jejich obratu. To se ovšem do budoucna může v souvislosti s dalším rozšiřováním pražského letiště změnit, neboť objem přepraveného zboží leteckou dopravou celosvětově stoupá. Může tomu napomoci i výhodná geografická poloha ČR v rámci Evropy a relativně nízké ceny půdy. Zároveň se posouvá tzv. logistický střed Evropy a to kvůli rozšíření EU na východ (Bulharsko, Rumunsko) a posilujícím ekonomickým vazbám na Turecko, Ukrajinu a země Balkánu (server skladuj.cz). Do budoucna bude jistě zajímavé tyto změny v okolí letiště Praha-Ruzyně sledovat.

9 Závěr

Letiště Praha-Ruzyně je významným letišťem, jehož přepravní výkony se jak v osobní tak v nákladní dopravě v posledních 20 letech téměř neustále zvyšovaly. Spolu s tím se zvětšoval i ekonomický význam celého letištního komplexu, a ten se tak stal významným faktorem regionálního rozvoje. V souvislosti s tím se začala intenzivněji řešit i otázka vlivů provozu letiště na životní prostředí a život obyvatel v jeho okolí.

Jedním z výzkumných předpokladů byla existence rozdílů v populačním vývoji obcí/MČ v osách používaných VPD a ostatních územních celků v okolí letiště. Tedy že pomocí nástrojů územního plánování bude omezen rozvoj obytné funkce v území, kde jsou negativní vlivy letiště (především hluk) největší. Toto se v zásadě nepotvrdilo, neboť obce /MČ v ose dnes nejvíce používané VPD 06/24 zaznamenaly za sledované období (1991 – 2010) nejvyšší nárůst obyvatel ze všech územních celků. Navíc obdobná je situace i pod plánovanou paralelní VPD 06R/24L, jejíž záměr je již dlouhodobě znám. Oproti tomu územní jednotky ležící v ose málo používané VPD 13/31 nebo pouze v okolí letiště, ale mimo osy drah, vykazovaly stagnaci nebo pouze mírný růst obyvatel. Můžeme tedy říci, že negativní vlivy letiště nebyly výraznější překážkou pro příchod nových obyvatel do jeho okolí a rozvoj obytné funkce v území, i přestože následně v některých obcích a MČ byl hluk z letiště obyvateli vnímán jako problém. Zároveň ani územní plánování nemá dostatečně propracovaný mechanismus, jakým způsobem řešit a hlavně předcházet konfliktu dopravní a obytné funkce v území. Jediným nástrojem v této oblasti je vyhlášení ochranného hlukového pásma, které naopak umožňuje provozovateli letiště v jeho rámci překračovat hlukové limity. V řadě obcí, které leží v osách VPD, jsou navíc vymezeny další poměrně rozsáhlé plochy určené k bydlení. Je nutné podotknout, že i představitelé některých územních jednotek v okolí letiště vidí toto jako problém.

Komplexní výzkumnou otázkou, která prostupovala celou diplomovou prací, bylo, zda letiště Praha-Ruzyně představuje bariéru či impuls v rozvoji okolních územních jednotek. Sedm dotazovaných starostů vnímá letiště spíše jako bariéru k rozvoji. Jsou to zejména obce/MČ ležící v osách VPD. Jako důvod uvádějí především hluk z provozu letadel. S tím však kontrastuje zjištění, že v některých z nich (Hostivice, Přední Kopanina, Horoměřice) se počet obyvatel během sledovaného období výrazně

zvyšoval. Vysvětlením může být to, že vedení obce si dostatečně neuvědomovalo budoucí rozvoj letiště doprovázený nárůstem objemů přepravy, z čehož vyplynul potenciální konflikt mezi dopravní a obytnou funkcí. Vedení obcí tak umožnilo výrazně rozšířit obytnou zástavbu a výsledkem je dnes nespokojenost jejich obyvatel. Pouze v obci Jeneč potvrdil místní starosta, že v souvislosti se zvyšováním provozu na letišti dochází k poklesu zájmu o bydlení v obci. Naopak impulsem pro rozvoj je blízkost letiště především pro obce a MČ méně atraktivní k bydlení. Ty využily potenciál dobré polohy i vzhledem k Praze a rychlostním komunikacím R6 a R7 a na jejich území vyrostly, nebo v dohledné době vzniknou nové komerční nemovitosti k podnikání především typu skladových areálů, které měly být primárně zaměřeny na firmy, pro které je blízkost letiště velmi důležitým lokalizačním faktorem. Pomalu se tak mění funkční využití území z orné půdy a vesnického typu zástavby ve prospěch zástavby komerční.

Část práce se zaměřovala na diskuzi toho, jakými opatřeními se provozovatel pražského letiště snaží minimalizovat negativní dopady na své okolí. Jeho aktivity v tomto směru můžeme rozdělit na provozní opatření a opatření podporující rozvoj dotčených územních celků. Mezi provozní opatření, která provádí Letiště Praha a.s. lze zařadit přednostní využívání VPD 06/24, jejíž koridor vede nad méně zalidněným územím, hlukové poplatky, které musí platit letečtí dopravci podle typu a hlučnosti letadla, a také omezení nočních letů a trasování cest letadel před přistáním a po startu. V této oblasti udělal provozovatel letiště výrazný krok kupředu, dodržování výše uvedených opatření je sledováno pomocí monitorovacího systému. Menší hlučnosti napomáhá i samotný technický vývoj letadel a jejich větší efektivita. Druhým souborem aktivit, které provozovatel letiště vyvíjí, je finanční podpora obcím/MČ v jeho okolí. Tou nejvýznamnější je dotace na výměnu oken za zvukově méně prostupná. Na výměnu mají nárok všechny domy, školní, zdravotní a sociální zařízení v OHP. Dalšími využívanými opatřeními jsou pak různé dotační programy na rozvojové projekty v obcích a městských částech v jeho okolí (kompletní přehled v kapitole 7.3). Výše dotací, jak sami starostové uvedli, je často vzhledem k rozsahu celého projektu velmi významná a přispívá k udržení vyrovnaných veřejných rozpočtů. Svým zaměřením ovšem nijak neřeší problematiku snižování negativních dopadů letiště a plní spíše roli finanční kompenzace za život v okolí letiště. Provozovatel letiště tím do určité míry mírní odpůrce jeho rozšiřování a nabízí jim i jisté výhody plynoucí z polohy blízko letiště.

Dalším předpokladem z úvodu práce bylo, že letiště Praha-Ruzyně je místem s výraznou koncentrací pracovních příležitostí a lokalizuje se zde velké množství

rozličných ekonomických aktivit. Tyto předpoklady se potvrdily. V jeho areálu pracuje přes 17 tis. zaměstnanců, z toho cca 9 tis. přímo ve firmách zajišťujících chod a dopravní funkci letiště. To představuje zhruba 850 přímých zaměstnanců na 1 milion odbavených cestujících ročně a tento údaj tak je v souladu s jinými výzkumy v této oblasti (např. York Aviation 2004, Haakfort et al. 2001). Dalších celkem 7 tis. lidí pracuje v návazných odvětvích přímo v areálu letiště. Mezi ně patří zejména pracovníci obchodů a restaurací, hotelů, poboček spedičních a logistických firem v nákladních terminálech a firmy usídlené v nově vzniklých kancelářských budovách. Představitelé okolních obcí a městských částí potvrdily, že blízkost letiště pozitivně ovlivňuje zaměstnanost jejich obyvatel, neboť velká část pracovních míst na letišti je obsazena lidmi z blízkého okolí či z Prahy. Širší dopady pražského letiště na region je těžké nějakým způsobem kvantifikovat. Stále se zvyšující nabídka spojení přináší větší konektivitu celému Česku a je jedním z důležitých faktorů např. pro zahraniční firmy při lokalizaci nových poboček či akvizici českých firem. To nakonec naznačuje i velmi těsná pozitivní závislost mezi objemem přepravených cestujících a úrovní přímých zahraničních investic v ČR.

Poslední výzkumná hypotéza z úvodu říkala, že v logistických parcích v nejbližším okolí letiště Praha-Ruzyně jsou usídleny firmy využívající výhody plynoucí z blízkosti mezinárodního letiště a metropole Prahy. Na základě terénního šetření se ovšem tento předpoklad nepotvrdil. Pouze zhruba 1/3 dotazovaných firem usídlených ve 4 největších komerčních zónách v okolí letiště využívala větším způsobem jeho služby (především nákladního terminálu). Blízkost letiště a jeho služeb tak můžeme považovat za nepříliš důležitý lokalizační faktor pro firmy usídlené v logistických parcích v těsném sousedství letiště, byť developeři těchto nemovitostí počítaly s opakem. Naznačuje to jejich prezentace na internetu, kde jako hlavní deviza je uváděna právě blízkost letiště a potvrzují to i názvy některých z nich obsahující slova Airport apod. Podle zjištěných informací daleko významnějšími lokalizačními faktory pro tyto firmy jsou blízkost Prahy a s tím spojené klasické aglomerační výhody, centrální poloha v rámci Česka a také nízké ceny nabízených ploch. S tím souvisí i předpoklad dalšího budoucího rozvoje logistických a skladových areálů v této oblasti. I když firmy usídlené v těchto parcích zatím ve větší míře nevyužívají služeb letiště, tato situace se bude do budoucna pravděpodobně měnit. Image této lokality je velmi lákavá právě pro tento typ podnikání. Dokazují to názvy logistických parků i jejich prezentace na internetu, blízkost rychlostních komunikací, pražského okruhu a také nákladní vlakové trati. Navíc z terénního šetření vyplynulo, že v této oblasti mohou developeři nabídnout nájemcům nižší ceny než je tomu ve srovnatelných areálech

v okolí Prahy. Důvodem může být i to, že v mnoha lokalitách v okolí letiště není možné stavět obytnou zástavbu, a tak je zde velký tlak na využití území pro komerční aktivity, což potvrzují i vymezené plochy v územních plánech v řadě obcí.

Celkově tedy můžeme říci, že pozitivní ekonomické dopady letiště Praha-Ruzyně mají širší než pouze lokální či regionální dopad. Letiště je významným ekonomickým centrem regionu, které generuje velké množství pracovních příležitostí v rozličných oborech. Zároveň jeho nabídka služeb je důležitá pro řadu firem, zejména poboček zahraničních společností z oblasti terciéru, které jsou lokalizovány i ve větší vzdálenosti od letiště, zejména v Praze. Toto je stále ještě málo prozkoumaná oblast vhodná k dalšímu výzkumu. Provázanost letiště a logistických firem v jeho okolí je nižší, byť je atraktivita této lokality do jeho okolí nepřímo přitahuje. Je tedy důležité nepřeceňovat vlivy letiště na ekonomiku, které jsou samozřejmě pozitivní a významné a to především v oblasti přímé a nepřímé zaměstnanosti. V oblasti indukované zaměstnanosti tato práce naznačila, že zatím příliš nenastala situace, kdy atraktivita letiště bude výrazněji přitahovat do jeho okolí nové investory, kteří budou ve větší míře využívat jeho služby případně spolupracovat s firmami usídlenými v areálu letiště.

Naopak negativní dopady provozu letiště Praha-Ruzyně mají výrazně lokální povahu. Kvůli nedostatečným nástrojům územního plánování a nekonceptnímu řešení rozvoje letiště i okolních obcí a městských částí, se nejvíce zvýšil počet obyvatel v těch územních jednotkách, kterých se přímo dotýká provoz na hlavní VPD 06/24 i pod plánovanou VPD 06R/24L. Jen díky provozním opatřením a technickému vývoji letadel se nezvyšuje průměrná hluková zátěž v zasaženém území. Budoucí rozšíření letiště, které je zřejmě nevyhnutelné, tak bude představovat významný prvek pro další rozvoj dotčeného území a bude jistě velmi zajímavé sledovat další vývoj v této oblasti.

Vhodným způsobem, jak předejít nezvyšování počtu obyvatel zasažených nadměrným hlukem z letiště, by byl větší dohled nad procesem tvorby územních plánů obcí a městských částí například z pozice vyšších územních celků. V Praze tato situace již v praxi funguje (být ne zcela ideálně a s patřičnými výsledky), neboť MČ nemají vlastní územní plán, ale vyjadřují se k územnímu plánu celé metropole. U obcí Středočeského kraje tento model jakési nadřazené kontroly chybí. Zároveň by bylo vhodné posílit ochranu územních jednotek ležících v rámci ochranného hlukového pásma letiště a vymezit určité přechodné pásmo na jeho rozhraní. Rovněž by bylo žádoucí i vzhledem k objektivitě výsledků měření, stanovit propracovanější metodiku měření hluku, která bude zaznamenávat opravdové hlukové zatížení a ne to, měřené z průměrů delších časových úseků. Vzhledem k dalšímu plánovanému rozvoji letiště

Praha-Ruzyně a jeho intenzivním vazbám na okolí je nutné pokračovat v započatém dialogu a informační výměně mezi vedením provozovatele letiště a zainteresovanými subjekty v jeho okolí. Toto již funguje v případě občanských sdružení zastupujících názory občanů na rozšiřování letiště a sdružení obcí a městských částí dotčených provozem letiště. Tyto platformy spolupráce umožňují informovat o dění v dané oblasti a plánech do budoucna a díky tomu je možné částečně předcházet následným konfliktům.

Použitá literatura a zdroje dat

- ALBERTS, C. H., BOWEN, T. J., CIDELL, L. J. (2009): Missed Opportunities: The Restructuring of Berlin's Airport System and the City's Position in International Airline Networks. *Regional Studies*, 43, č. 5, s. 739-758
- BANISTER, D., BERECHMAN, Y., (2001): Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geogrpahy*, 9, č. 3, s. 209–218
- BATHELT, H., MALMBERG, A., MASKELL, P. (2004): Clusters and knowledge: local burz, global pipelines and the process of knowledge creation. *Progress in Human Geography*, 28, č. 1, s. 31–56
- BEL, G., FAGEDA, X. (2008): Getting there fast: globalization, intercontinental flights and location of headquarters. *Journal of Economic Geography*, 8, č. 4, s. 471–495
- BLAŽEK, J., UHLÍŘ, D. (2002): *Teorie regionálního rozvoje: nástin, kritika, klasifikace*. Karolinum, Praha, 211 s.
- BRUECKNER, J. K., (2003): Airline Traffic and Urban Economic Development. *Urban Studies*, 40, č. 8, s. 1455–1469
- BRUINSMA, F. R., RIENSTRA, S. A., RIETVELD, P. (1997): Economic Impacts of the Construction of a Transport Corridor: A Multi-level and Multiapproach Case Study for the Construction of the A1 Highway in the Netherlands. *Regional Studies*, 31, č. 4, s. 391–402
- BRUINSMA, F. R., RIETVELD, P., BRONS, M. (2000): Comparative study of hub airports in Europe: ticket prices, travel time and rescheduling costs. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 91, č. 3, s. 278–292
- BUTTON, K., LALL, S., STOUGH, R., TRICE, M. (1999): High-technology employment and hub airports. *Journal of Air Transport Management*, 5, č. 1, s. 53–59
- BUTTON, K., TAYLOR, S. (2000): International air transportation and economic development. *Journal of Air Transport Management*, 6, č. 4, s. 209–222
- BUTTON, K., DOH, S., YUAN, J., (2009): The role of small airports in economic development. *Airport Management*, 4, č. 2, s. 125–136
- COHEN, J. P., COUGHLIN, C. C., (2008): Spatial hedonic models of airport noise, proximity and housing prices. *Journal of Regional Science*, 48, č. 5, s. 859–878

- CRISTUREANU, C., BOBIRCA, A. (2007): Airports Driving Economic and Tourism Development. *The Romanian Economic Journal*, 10, č. 25, s. 31–44
- DEBBAGE, K. G., DELK, D., (2001): The geography of air passenger volume and local employment patterns by US metropolitan core area: 1973–1996. *Journal of Air Transport Management*, 7, č. 2, s. 159–167
- DOBRUSZKES, F. (2006): An analysis of European low-cost airlines and their network. *Journal of Transport Geography*, 14, č. 4, s. 249–264
- FERREIRA, L., STEVENS, N., BAKER, D. (2006): The New Airport and its Urban Region: Evaluating Transport Linkages. *International Conference of Transport and Traffic Studies*, X'ian, <http://eprints.qut.edu.au/4286>, 9 s.
- FLEMING, D. K. (1984): Cartographic Strategies for Airline Advertising. *Geographical Review*, 74, č. 1, s. 765–93
- FRANCIS, G., HUMPHREYS, I., ISON, S., AICKEN, M. (2006): Where next for low cost airlines? A spatial and temporal comparative study. *Journal of Transport Geography*, 14, č. 2, s. 83–94
- FREESTONE, R., BAKER, D. (2010): Challenges in land use planning around Australian airports. *Journal of Air Transport Management*, 16, č. 5, s. 264–271
- FUELLHART, K. (2007): Airport catchment and leakage in a multi-airport region: The case of Harrisburg International. *Journal of Transport Geography*, 15, č. 4, s. 231–244
- GIVONY, M., BANISTER, D. (2007): Role of the Railways in the Future of Air Transport. *Transportation Planning and Technology*, 30, č. 1, s. 95–112
- GOETZ, A. R., SUTTON, C. J. (1997): The Geogrphahy of Deregulation in U. S. Airline Industry. *Annals of the Association of American Geographers*, 87, č. 2, s. 238–263
- GOETZ, A. R., GRAHAM, B. (2004): Air transport globalization, liberalization and sustainability: post-2001 policy dynamics in the United States and Europe. *Journal of Transport Geography*, 12, č. 4, s. 265–276
- GOFF, B. L. (2004): Estimating Determinants of Passenger Air Service to Small Markets. *Urban Studies*, 42, č. 3, s. 557–565
- GRAHAM, B., GUYER, C. (1999): Environmental sustainability, airport capacity and European air transport liberalization: irreconcilable goals?. *Journal of Transport Geography*, 7, č. 2, s. 165–180

- GRAHAM, A. (2009): How important are commercial revenues to today's airports? *Journal of Air Transport Management*, 15, č. 2, 106–111
- GRUBESIC, T. H., MATISZIW, T. C., ZOOK, M. A. (2009): Spatio-temporal fluctuations in the global airport hierarchies. *Journal of Transport Geography*, 17, č. 3, s. 264–275
- HAKFOORT, J., POOT, T., RIETVELD, P. (2001): The Regional Economic Impact of an Airport: The Case of Amsterdam Schiphol Airport. *Regional Studies*, 35, č. 7, s. 595–604
- HALL, D. R. (1993): Impacts of economic and political transition on transport geography of Central and Eastern Europe. *Journal of Transport Geography*, 1, č. 1, s. 20–35
- HAMPL, M. (1996): Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. DemoArt, Praha, 394 s.
- HART, D., MCCANN, P. (2000): The continuing growth of London Stansted airport: Regional economic impacts and potential. *Regional Studies*, 34, č. 9, s. 875–883
- HENDL, J. (2006): Přehled statistických metod zpracování dat: analýza a metaanalýza dat. Portál, Praha, 583 s.
- HESSE, M., RODRIGUE, J. P. (2004): The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, 12, č. 3, s. 171–184
- HOARE, A. G. (1973): International Airports as a Growth Poles: A Case Study of Heathrow Airport. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 63 č. 1, s. 75–96, dostupné z: <http://www.jstor.org/pss/621533>
- HUMPHREYS, I., FRANCIS, G. (2002): Policy issues and planning of UK regional airports. *Journal of Transport Geography*, 10, č. 3, s. 249–258
- CHVOJKOVÁ, A. (2005): Analýza rozvoje letiště Praha-Ruzyně v kontextu střední Evropy. Diplomová práce. Katedry sociální geografie a regionálního rozvoje PřF UK, Praha, 83 s.
- IRWIN, M. D., KASARDA, J. D. (1991): Air Passenger Linkages and Employment Growth in U.S. Metropolitan Areas. *American Sociological Review*, 56, č. 4, s. 524–537
- KASARDA, J. D., (2001): From airport city to aerotropolis. *Airport World* 6, č. 1, s. 42–47.

- KASARDA, J. D., GREEN, J. D. (2005): Air cargo as an economic development engine: A note on opportunities and constraints. *Journal of Air Transport Management*, 11, č. 6, 459–462
- KEELING, D. J. (2007): Transportation geography: new directions on well-worn trails. *Progress in Human Geography*, 31, č. 2, s. 217–225
- KEELING, D. J. (2008): Transportation geography – new regional mobilities. *Progress in Human Geography*, 32, č. 2, s. 275–283
- KEELING, D. J. (2009): Transportation geography: local challenges, global contexts. *Progress in Human Geography*, 33, č. 4, s. 516–526
- MARADA, M. (2010): Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. ČGS, Praha, 165 s.
- MAY, M., HILL, S. B. (2006): Questioning airport expansion—A case study of Canberra International Airport. *Journal of Transport Geography*, 14, č. 6, s. 437–450
- O'CONNOR, K. (2003): Global air travel: toward concentration or dispersal?. *Journal of Transport Geography*, 11, č. 2, s. 83–92
- O'CONNOR, K. (2010): Global city regions and the location of logistics activity. *Journal of Transport Geography*, 18, č. 3, s. 354–362
- RODRIGUE, J. P. (2004): Freight, Gateways and Mega-Urban Regions: The Logistical Integration of the BostWash Corridor. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 95, č. 2, s. 147–161
- SANCHEZ, P. S., BARBERA, M. P., PAÜL, V. (2011): Incorporating annoyance in airport environmental policy: noise, societal response and community participation. *Journal of Transport Geography*, 19, č. 2, s. 275–284
- SELLNER, R., NAGL, P. (2010): Air accessibility and growth – The economic effects of a capacity expansion at Vienna International Airport. *Journal of Air Transport Management*, 16, č. 4, s. 325–329
- SMITH, D. A., TIMBERLAKE, M. F. (2001): World City Networks and Hierarchies 1977-1997. *The American Behavioral Scientist*, 44, č. 10, s. 1656–1678
- STEVENS, N., BAKER, D., FREESTONE, R. (2009): Airports in their urban settings: towards a conceptual model of interfaces in the Australian context. *Journal of Transport Geography*, 18, č. 4, s. 276–284

- TAYLOR, S. M., HALL, F. L., BIRNIE, S. E. (1980): Effect of Background Levels on Community Responses to Aircraft Noise. *Journal of Sound and Vibration*, 71, č. 2, s. 261–270
- TAYLOR, S. M. (1984): A Path Model of Aircraft Noise Annoyance. *Journal of Sound and Vibration*, 96, č. 2, s. 243–260
- TOMKINS, J., TOPHAM, N., TWOMEY, J., WARD, R. (1998): Noise versus Access: The Impact of an Airport in an Urban Property Market. *Urban Studies*, 35, č. 2, s. 243–258
- VOWLES, T. M. (2006): Geographic Perspectives of Air Transportation. *The Professional Geographer*, 58, č. 1, s. 12–19
- WARFEMIUS, P., VAN DER HOORN, T., KLAASEN, H. (2010): The importance of agglomeration effects for distribution centres around Amsterdam Airport Schiphol. *Airport Management*, 4, č. 3, s. 265–279
- WILLIAMS, A. M., BALÁŽ, V. (2009): Low-Cost Carriers, Economies of Flows and Regional Externalities. *Regional Studies*, 43, č. 5, s. 677–691
- WRIGLEY, N. (1976): Distance from an Airport and the Noise Expectations of Migrants. *Journal of Sound and Vibration*, 49, č. 1, s. 137–140
- YORK AVIATION (2004): The social and economic impacts of airports in Europe, http://www.lydd-airport.co.uk/documents/The_social_and_economic_impact_of_airports_in_Europe.pdf, 84 s.

Další materiály:

- ENVICONSULT (2009): Dokumentace o hodnocení vlivů na životní prostředí (EIA) dle přílohy č. 4 zákona č. 100/2001 Sb. v platném znění – Paralelní RWY 06R/24L letiště Praha-Ruzyně, 333 s.
- ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU (2010): Letecká informační příručka, 40 s., dostupná z: http://lis.rlp.cz/ais_data/aip/data/valid/a2-pr-txt2.pdf
- MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ (2007): Metodický pokyn pro měření a hodnocení hluku z leteckého provozu, 20 s.
- TECHSON (2007): Studie hluku pro současný a výhledový provoz na letišti Praha-Ruzyně s paralelní RWY 06R/24L, 81 s.

Výroční zprávy dostupné z portálu www.justice.cz :

Výroční zpráva společnosti ABS Jets s.r.o. (2010)

Výroční zpráva společnosti ČSA a.s. (2009)

Výroční zpráva společnosti ČSL s.p. (2001)

Výroční zpráva společnosti Gastro-Hroch s.r.o. (2010)

Výroční zpráva společnosti Grossmann Jet s.r.o. (2009)

Výroční zpráva společnosti Letiště Praha a.s. (2010)

Výroční zpráva společnosti Menzies Aviation s.r.o. (2009)

Výroční zpráva společnosti ŘLP s.p. (2010)

Výroční zpráva společnosti Skyport a.s. (2009)

Výroční zpráva společnosti Travel Service a.s. (2009)

Další zdroje dat a informací:

Bilance přímých zahraničních investic, Česká národní banka, dostupné z: http://www.cnb.cz/cs/statistika/platebni_bilance_stat/pzi/index.html

Databáze demografických údajů za obce ČR, Český statistický úřad (ČSÚ), dostupná z: http://www.czso.cz/cz/obce_d/index.htm

Jak dnes vypadá logistický trh v Evropě? příspěvek na portálu Skladuj, dostupný z: <http://www.skladuj.cz/novinky/logistika/jak-dnes-vypada-logisticky-trh-v-evrope/>

Průzkum společnosti Factum Invenio na téma rozvoje letecké dopravy v ČR pro Letiště Praha a.s., výsledky dostupné z: <http://www.prg.aero/cs/o-letisti-praha/paralelni-draha/proc-paralelni-draha/nazory-verejnosti/>

Ročenka dopravy Praha 2007, dostupná z: <http://portal-beta.tsk-praha.cz/wps/portal/doprava/rocenky/>

Územní plán Prahy, dostupný z: <http://www.uppraha.cz/vykresy>

Územní plány obcí na území Středočeského kraje, aplikace dostupné z: <http://mapy.kr-stredocesky.cz/updobci/index.htm>